

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

– Examen, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités (n° 2135) (*M. Bruno Millienne, Mmes Bérangère Abba et Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit et Mme Zivka Park, rapporteurs*)..... 2

Lundi 2 septembre 2019  
Séance de 16 heures

Compte rendu n° 82

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de  
Mme Barbara Pompili,  
Présidente**



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a débuté l'examen, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités (n° 2135) (*M. Bruno Millienne, Mmes Bérangère Abba et Bérangère Couillard, M. Jean-Luc Fugit et Mme Zivka Park, rapporteurs*).

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Mes chers collègues, je suis très heureuse de vous retrouver en ce jour de rentrée pour entamer une nouvelle année riche et constructive au sein de notre commission. J'espère que vous vous êtes bien reposés, car nous avons beaucoup de travail devant nous : je pense évidemment à l'examen en nouvelle lecture du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM), qui nous réunit aujourd'hui, mais aussi à des lois futures, comme celle sur le gaspillage, qui va nous occuper une bonne partie de cette année.

Vous aurez remarqué que siégeons dans la nouvelle salle que le collège des questeurs a attribuée à notre commission – bien que notre questeur, Mme Laurianne Rossi, ait tout fait pour éviter cette solution. Le courrier signé par l'ensemble des membres de notre commission à l'intention des questeurs leur a été envoyé bien avant la suspension estivale, sans avoir reçu de réponse à ce jour. J'espère que les choses ne tarderont pas à rentrer dans l'ordre et que nous pourrons rapidement nous réunir dans une salle qui soit en adéquation avec nos heures de travail et avec l'assiduité des commissaires. Bref, dans une salle qui corresponde au travail que nous effectuons réellement, et non à celui qu'ont fantasmé certains questeurs. (*Sourires.*) Et j'entends bien que mes propos figurent au compte rendu...

Nous avons le plaisir d'accueillir Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire, pour examiner le projet de loi d'orientation des mobilités en nouvelle lecture, après l'échec de la commission mixte paritaire, le 10 juillet dernier.

Pour ce qui est de notre calendrier, l'examen du projet de loi en commission, qui débute aujourd'hui, lundi 2 septembre, s'étendra jusqu'au mercredi 4 septembre inclus – à moins que nous ne finissions plus tôt. Je suis bien consciente des inconvénients que cela présente : la rentrée scolaire, qui a lieu aujourd'hui, concerne tous les députés, à plus forte raison ceux qui sont parents ; par ailleurs, nos collègues du groupe Socialistes et apparentés m'ont informée, par une lettre de leur présidente, qu'ils ne pourraient pas participer à nos travaux mercredi, à cause de leurs journées parlementaires.

Malheureusement, nous devons travailler en respectant les contraintes qui s'imposent à tous. Le projet de loi sera examiné en séance publique la semaine prochaine, à partir du mardi 10 septembre. Le délai de dépôt des amendements pour la séance est fixé au vendredi 6 septembre : il faut donc que le texte de la commission soit disponible le jeudi 5 septembre au plus tard, afin de permettre à chacun de déposer ses amendements en vue de la séance. Cela nous impose, mécaniquement, d'achever l'examen du texte en commission ce mercredi au plus tard. C'est en tenant compte de ces impératifs que nous avons fixé notre calendrier ; vous comprendrez, je l'espère, que nous n'avons guère le choix.

J'en viens maintenant à nos travaux en nouvelle lecture sur ce projet de loi. La règle dite de « l'entonnoir » m'a conduite à déclarer un certain nombre – et même un nombre certain – d'amendements irrecevables. Je rappelle que depuis une décision du 19 janvier 2006, le Conseil constitutionnel censure les dispositions qui méconnaissent cette règle, au motif que « les adjonctions ou modifications qui peuvent être apportées après la première lecture par les membres du Parlement et par le Gouvernement doivent être en relation directe avec une disposition restant en discussion ». En première lecture, une relation indirecte entre l'amendement et les dispositions en discussion suffisait, mais ce n'est plus le cas en nouvelle

lecture, ce qui explique qu'un certain nombre d'amendements recevables en première lecture puissent ne plus l'être en nouvelle lecture.

Les dérogations à la règle de l'entonnoir ne sont possibles, selon le Conseil constitutionnel, que dans trois cas de figure : pour assurer le respect de la Constitution, pour opérer une coordination avec des textes en cours d'examen ou pour rectifier une erreur matérielle. À la lumière de ces éléments, ont été déclarés irrecevables tous les amendements portant article additionnel, mais aussi ceux qui visaient à créer des paragraphes additionnels dans des articles restant en discussion, dès lors qu'ils n'avaient pas de relation directe avec ceux-ci. Je salue d'ailleurs l'habileté de certains collègues, qui ont transformé des amendements portant article additionnel en amendements complétant des articles en discussion. J'admire l'effort d'imagination dont ils ont fait preuve – d'autres n'ont pas pris cette peine. (*Sourires*)

**M. Pierre Cordier.** Nous sommes loin d'être bêtes, madame la présidente !

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Malheureusement, la jurisprudence du Conseil constitutionnel est parfaitement claire : ces amendements sont, eux aussi, concernés par la règle de l'entonnoir. Je tiens à préciser qu'en cas de doute – car il est parfois malaisé d'établir si un amendement a une relation directe ou indirecte avec une disposition en discussion – j'ai toujours fait en sorte que le doute bénéficie à l'auteur de l'amendement.

**M. Jean-Yves Bony, M. Jean-Pierre Vigier et M. Pierre Cordier.** Très bien !

**Mme la présidente Barbara Pompili.** C'est ma doctrine. Il m'est ainsi arrivé de déplacer des amendements pour qu'ils puissent être examinés, parce que je souhaite que le débat parlementaire ait pleinement lieu. J'ai tâché d'appliquer cette règle en toute impartialité, sans tenir compte de l'auteur des amendements. Et il m'est d'ailleurs arrivé de devoir, à mon grand regret, déclarer irrecevables des amendements qui, sur le fond, me paraissaient tout à fait pertinents.

Ces explications liminaires étant faites, je propose que nous entamions nos travaux. Monsieur Matthieu Orphelin, je vois que vous demandez la parole : vous pourrez vous exprimer au cours de la discussion générale, à moins que vous ne vouliez protester parce que certains de vos amendements ont été déclarés irrecevables, comme c'est arrivé à nombre de vos collègues...

**M. Pierre Cordier.** M. Matthieu Orphelin ne râle jamais !

**M. Matthieu Orphelin.** J'interviendrai plus tard, madame la présidente.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je vous informe que Mme la ministre assistera à nos travaux aujourd'hui et demain, ce dont je la remercie.

Puisque nous sommes en nouvelle lecture, nous entendrons, dans la discussion générale, un orateur par groupe, pour une durée de trois minutes. Un temps similaire sera attribué aux députés non inscrits. La discussion générale sera close après les réponses de la ministre aux orateurs des groupes. S'agissant de l'examen des articles, comme en première lecture, le titre I<sup>er</sup> A sera réservé pour être examiné à la suite du titre III, autrement dit après l'article 29 *ter*.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Madame la présidente, mesdames et messieurs les rapporteurs, mesdames et messieurs les députés, j'ai eu l'honneur de présenter ce projet de loi en tant que ministre des transports. Ce texte est le fruit d'une large concertation, entamée à l'automne 2017 avec les Assises nationales de la mobilité. Je suis convaincue que nous avons besoin de transformer en profondeur notre politique de mobilité et c'est bien ce qui est au cœur de ce projet de loi. C'est avec d'autant plus de conviction et même de fierté que je me présente devant vous aujourd'hui en tant que ministre de la transition écologique et solidaire. Les transports, qui sont responsables de 30 % de nos émissions de gaz à effet de serre, sont au cœur de la transition écologique ; le projet de loi d'orientation des mobilités est donc un pilier de notre ambition environnementale. Cette loi est l'illustration de ce que l'on peut faire concrètement en matière de transition écologique et solidaire, puisqu'elle doit offrir à nos concitoyens des transports plus propres, plus accessibles et moins chers.

Vous connaissez l'ambition de ce projet de loi, ainsi que les avancées et les outils qu'il apporte à nos concitoyens et aux territoires. Nous avons eu, avant l'été, des débats de grande qualité, dont ce texte est issu. Je voudrais m'attarder un instant sur la question qui a le plus évolué depuis l'examen du texte en première lecture, celle du financement – qu'il s'agisse de la programmation des infrastructures ou des compétences des collectivités. Comme nous nous y étions engagés depuis le début, cette loi est financée et les modalités de son financement trouveront leur traduction dans le prochain projet de loi de finances.

Je rappelle que vous avez fait le choix en première lecture – et je m'en félicite – d'affecter un socle de recettes de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), à hauteur de 1,1 milliard d'euros par an, environ. C'est une avancée forte, qui a permis de réduire à 320 millions d'euros par an le montant des ressources nouvelles à dégager. Lors du conseil de défense écologique du 9 juillet, nous avons apporté les dernières réponses attendues concernant le financement de l'AFITF : elles trouveront, elles aussi, leur traduction dans le projet de loi de finances pour 2020.

Le Grand débat national et les échanges que nous avons eus en première lecture ont mis en lumière deux attentes fortes.

Premièrement, il importe que les transports contribuent au financement des transports et que ce soient bien les transports les plus polluants qui financent notre politique de mobilité. C'est dans cet esprit que nous avons annoncé la réduction de 2 centimes d'euros par litre de l'exonération de TICPE sur le gazole pour les poids lourds. Ce n'était pas une surprise, puisque nous avons annoncé de longue date notre volonté que le transport routier, qui utilise nos routes, contribue au financement de la rénovation de nos infrastructures routières. C'est un choix écologique et de justice. Cela étant dit, je n'ignore pas les difficultés que rencontrent certaines de nos entreprises de transport routier et je sais que des annonces gouvernementales ont pu susciter des craintes chez ces professionnels. Le Gouvernement recevra très prochainement leurs représentants pour échanger sur ces enjeux : il ne s'agit évidemment pas de mettre un secteur en difficulté.

Deuxièmement, nos concitoyens ont exprimé assez clairement leur volonté de faire contribuer le secteur aérien au financement de nos infrastructures et, lors des débats en première lecture, vous avez été nombreux à relayer cette demande. Le Gouvernement a entendu le message et c'est pourquoi j'ai annoncé l'introduction d'une éco-contribution sur les billets d'avion. Ses modalités permettront de ne pas pénaliser notre pavillon et d'exonérer

à la fois les vols en correspondance, les liaisons d'aménagement du territoire et les liaisons avec la Corse et les outre-mer. Une telle éco-contribution existe déjà dans de nombreux pays européens, par exemple en Allemagne ou en Grande-Bretagne, mais la France est le seul pays à avoir intégré une distinction entre classe affaire et classe économique, ce qui me semble important. Cette éco-contribution ira intégralement au financement de l'AFITF, autrement dit aux transports du quotidien.

Compte tenu de la part de TICPE déjà affectée à l'AFITF et de ces deux ressources nouvelles, à hauteur de 320 millions d'euros, je peux confirmer devant la représentation nationale que la programmation des infrastructures est intégralement financée, dans la durée. Après des années et même des décennies d'atermoiement sur ces questions, le Gouvernement propose un cadre clair pour le financement de nos infrastructures, et nous pouvons en être fiers.

S'agissant du financement de la prise de compétence « mobilité » par les intercommunalités, notamment par celles qui disposent de faibles ressources, la réforme de la fiscalité locale répondra aux besoins de financement complémentaire. Les territoires concernés sont ceux qui ne lèveront pas de versement mobilité ; le Gouvernement prendra en compte ce besoin de financement des mobilités dans le cadre du mécanisme prévu pour compenser la suppression de la taxe d'habitation. En effet, celle-ci sera remplacée par une quote-part de TVA, dont la dynamique est beaucoup plus importante que celle des bases actuelles de taxe d'habitation des communautés de communes. On peut estimer entre 30 et 40 millions d'euros la recette supplémentaire que les communes et les intercommunalités tireront de cette réforme chaque année, soit 120 à 160 millions d'euros en produit annuel complémentaire au bout de la quatrième année. Nous apporterons donc, là aussi, les financements nécessaires aux collectivités qui en auront besoin.

Pour conclure, je voudrais dire que je partage la position adoptée par l'Assemblée nationale en première lecture sur ce projet de loi : l'équilibre trouvé est à la hauteur des enjeux et des attentes de nos concitoyens. Cette nouvelle lecture sera l'occasion d'apporter quelques ajustements, afin de parfaire ce texte.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** La parole est maintenant aux rapporteurs de notre commission, pour une durée de trois minutes.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, nous abordons la dernière ligne droite de l'examen du projet de loi d'orientation des mobilités, dont chacun sait combien il est attendu de tous : citoyens, territoires et entreprises.

Nous avons tous eu l'espoir que ce texte soit adopté avant la suspension estivale de nos travaux. En dépit de tous les efforts consentis et de l'écoute réciproque qui a guidé nos échanges avec le rapporteur du texte au Sénat, M. Didier Mandelli, nous ne sommes pas parvenus au compromis qui aurait permis l'adoption de ce texte dans les délais espérés. Je ne reviendrai évidemment pas sur les raisons de ce que je considère comme un échec dommageable pour nos territoires. Il nous appartient à présent d'aller de l'avant, toujours animés d'un esprit d'ouverture constructif et guidés par le seul intérêt de nos concitoyens.

Le travail accompli en première lecture doit être salué, puisque nous sommes parvenus à une version du texte enrichie de précieux et solides apports, adoptée à une très large majorité par notre assemblée au mois de juin, par 372 voix contre 40. Certes, nous

pourrions encore avancer sur certains sujets, mais le vote du mois de juin nous oblige : c'est la raison pour laquelle je ne souhaite pas, s'agissant du titre I<sup>er</sup>, que le nouvel examen du texte en commission soit l'occasion de rouvrir des discussions sur des sujets dont nous avons déjà largement débattu, et sur lesquels nous avons voté. Je conserverai cependant un état d'esprit d'ouverture et attacherai le plus grand prix à ce que nous puissions conduire cette nouvelle phase de nos travaux de manière efficace et dans le respect du nécessaire débat parlementaire, puisqu'environ 180 amendements sont soumis à l'examen de notre commission sur le titre I<sup>er</sup>.

Permettez-moi de vous rappeler que son objectif est de mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises. Je vous ai indiqué, en première lecture, que tout amendement qui aurait pour conséquence de complexifier un texte que nous voulons aussi simple et souple que possible pour les collectivités, rencontrerait ma bienveillante mais ferme opposition. Je maintiens cette position : je rappelle que ce texte est destiné aux territoires et qu'il leur appartiendra de s'en emparer le mieux et le plus rapidement possible. En la matière, les attentes sont grandes et anciennes.

Je suis profondément attaché à la décentralisation et à ses vertus, à l'idée de faire confiance à nos territoires et à leurs élus. Je suis également attaché et attentif à la diversité de nos territoires, qui ont chacun leurs spécificités. Mais la volonté de les prendre en compte ne doit pas forcément passer par l'insertion dans le texte de mentions relatives à tel ou tel type de territoire, si cette mention n'a pas un réel intérêt en termes d'impact ou de norme. Chacun d'entre nous pourrait être enclin à céder à cette tentation et je crois que ce serait une erreur. L'important est d'offrir enfin aux collectivités un cadre ambitieux, souple et garantissant pleinement le principe de libre administration des collectivités territoriales. Ce cadre est prêt, il ne nécessite plus que quelques menus ajustements et nous devrions bientôt pouvoir les en doter. Je ne reviens pas sur les nombreuses avancées issues de la première lecture du texte, qu'il s'agisse, pour n'en citer que quelques-unes, du comité des partenaires, du contrat opérationnel de mobilité, du plan de mobilité, ou encore de la couverture intégrale des territoires par des autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Pour ma part, je ne vous proposerai, hormis plusieurs amendements rédactionnels, que de très rares modifications. Il m'a cependant paru nécessaire de vous proposer quelques rééquilibrages, dont l'un concerne la gouvernance des syndicats mixtes auxquels adhèrent des entités, telles que certaines métropoles ou des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) à fiscalité propre de plus de 400 000 habitants – j'y reviendrai en temps voulu. Je sais pouvoir compter sur chacun d'entre nous pour que nos travaux soient à la hauteur des enjeux : engagés, ouverts et libres de tout carcan partisan.

**Mme Béragère Couillard, rapporteure.** Madame la présidente, madame la ministre, chers collègues, le titre II du projet de loi d'orientation des mobilités a été fortement enrichi lors de son examen à l'Assemblée nationale en première lecture.

S'agissant de l'ouverture des données des transports, nous avons renforcé les obligations de collecte pour les données d'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite : elles auront désormais une information plus précise sur les cheminements piétons qui leur sont accessibles. Nous avons également remanié en profondeur le cadre applicable aux services de billetterie multimodale, afin d'encourager leur développement tout en écartant le risque d'une désintermédiation des AOM quant à leur politique tarifaire.

L'octroi d'allocations aux personnes pratiquant le covoiturage a également été renforcé : c'est essentiel pour réduire l'autosolisme dans les zones peu denses, où les transports collectifs ne répondent plus à tous les besoins de mobilité.

Nous avons soumis les véhicules, cycles et engins en *free-floating* à la possession d'un titre d'occupation du domaine public, qui pourra donner lieu au paiement d'une redevance : cela permettra de concilier l'essor de ces nouvelles formes de mobilité avec la nécessité de réguler leur occupation de l'espace public.

Enfin, nous avons créé des droits nouveaux, qui sont reconnus aux travailleurs indépendants des plateformes numériques de mobilité : droit de connaître la distance et le prix des prestations, droit au refus de course, droit à la déconnexion. Parallèlement, des chartes sociales pourront être adoptées par les plateformes, afin d'octroyer à leurs travailleurs des droits supplémentaires.

Je regrette évidemment l'échec de la commission mixte paritaire, au cours de laquelle les sénateurs ont souhaité inscrire dans la LOM des dispositions qui relevaient du domaine exclusif des lois de finances. Les mesures de la LOM, particulièrement celles du titre II, sont très attendues par les Français : je pense notamment à l'octroi d'aides au covoiturage et à la régulation des engins en *free-floating*. Il est donc extrêmement important que ces mesures entrent en vigueur le plus rapidement possible.

**M. Jean-Luc Fugit, rapporteur.** Madame la présidente, madame la ministre, chers collègues, nous avons le plaisir de nous retrouver, en ce jour de rentrée parlementaire de la commission du développement durable, pour discuter d'un projet de loi que nous connaissons désormais bien, voire très bien. Je ne reviendrai pas sur le contexte de la discussion d'aujourd'hui, puisque vous avez toutes et tous en tête les raisons qui conduisent l'Assemblée nationale à examiner ce projet de loi en nouvelle lecture. Je tiens toutefois à souligner que le travail que nous avons réalisé en vue de la commission mixte paritaire avec le sénateur M. Didier Mandelli n'a pas été vain : je proposerai en effet, en tant que rapporteur pour le titre III, plusieurs amendements qui en sont directement ou indirectement issus.

Avant d'entamer cette nouvelle lecture, je souhaite rappeler certaines des avancées qui ont été réalisées par notre assemblée, et particulièrement par notre commission, en première lecture. Tout d'abord, en fixant un objectif de fin de vente des véhicules neufs utilisant des énergies fossiles à l'horizon 2040, la France sera le premier pays à inscrire cette interdiction dans la loi. Ensuite, avec la définition d'un objectif progressif et ambitieux de verdissement des flottes captives, publiques comme privées, pas moins de 50 % des véhicules acquis chaque année devront être à faibles émissions d'ici à dix ans, alors qu'ils ne sont que quelques pourcents aujourd'hui. Enfin, la création d'un forfait mobilités durables, cumulable avec la prise en charge de l'abonnement aux transports en commun, pourra bénéficier aux salariés de toutes les entreprises de plus de cinquante salariés.

Je n'oublie pas non plus les très nombreuses avancées en faveur de la pratique du vélo, depuis la création d'itinéraires cyclables jusqu'à celle de garages à vélos dans les copropriétés. L'examen en première lecture a permis d'enrichir fortement le projet de loi, notamment à l'initiative de notre présidente. Il y aurait beaucoup d'autres avancées à évoquer, comme la systématisation des mesures en cas de pic de pollution, les mesures pour accompagner le déploiement de zones à faibles émissions (ZFE) mobilité, le déploiement des dispositifs de recharge électrique ou la lutte contre le bruit ferroviaire. Il ne s'agit pas de revenir sur ces progrès ni de refaire les débats que nous avons déjà eus : cela n'aurait, selon

moi, ni sens ni intérêt. En revanche, nous pouvons encore améliorer certains articles, affiner certaines rédactions, perfectionner certains dispositifs : c'est le sens d'un examen en nouvelle lecture, et c'est pourquoi je proposerai une cinquantaine d'amendements, pour la plupart rédactionnels.

Je tiens à souligner le climat constructif qui a prévalu en première lecture : c'est lui qui a rendu possibles les avancées collectives que je viens d'évoquer. Je souhaite donc que nous abordions cette nouvelle lecture dans le même état d'esprit.

**Mme Bérangère Abba, rapporteure.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, alors que les élèves ont repris le chemin de l'école ce matin, nous voici, nous aussi, réunis pour examiner les dispositions du projet de loi d'orientation des mobilités. Nous aurions tous aimé parvenir à un accord avec le Sénat en commission mixte paritaire ; nous avons la conviction que nos collègues sénateurs étaient animés de la même volonté. Un travail positif avait en effet été accompli avec le rapporteur M. Didier Mandelli en vue de la CMP, qui avait permis de lever la plupart des points de blocage. En dépit du regret que nous sommes en droit d'exprimer, nous considérons qu'il convient de préserver la démarche constructive qui a prévalu jusqu'ici. Au-delà des postures politiques, certaines convergences sont en effet apparues autour de ce texte.

S'agissant du titre IV, devenu titre I<sup>er</sup> A, nos propositions de modification porteront sur des aspects mineurs. Il s'agira notamment de repousser la date limite de remise de rapports du Gouvernement pour tenir compte de la date prévisionnelle de promulgation de la loi.

Je souhaite surtout insister sur une avancée qui s'est jouée en première lecture. Nous avons posé le principe d'une participation du transport aérien au financement d'infrastructures de transport moins polluantes et moins émettrices de gaz à effet de serre, en affectant dans un premier temps à l'AFITF le surplus de recettes de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, dite « taxe Chirac ». Au cours de l'examen en commission et en séance publique, les échanges ont été nourris sur la question de la contribution du secteur aérien, tout comme sur celle de la contribution du transport routier. La contribution proposée pouvait certes sembler modeste au regard des besoins de recettes supplémentaires de l'AFITF, mais elle avait une portée symbolique forte et ouvrait la voie à d'autres initiatives.

Le 9 juillet 2019, à l'issue du deuxième conseil de défense écologique, le Gouvernement a annoncé deux mesures supplémentaires, destinées à augmenter les ressources de l'AFITF : d'une part, la France appliquera une éco-contribution sur les billets d'avion pour les vols au départ du territoire français ; d'autre part, à partir de 2020, le remboursement partiel de TICPE dont bénéficient les transporteurs routiers de marchandises sur leur gazole sera réduit de 2 centimes d'euros par litre. Les ressources ainsi dégagées – respectivement 180 millions et 140 millions d'euros – seront intégralement consacrées aux investissements de l'État dans les infrastructures de transport, ce dont nous nous félicitons. Ces dispositions n'ont évidemment pas vocation à figurer dans le présent projet de loi, puisqu'elles relèvent du projet de loi de finances pour 2020.

Cette loi d'orientation des mobilités est très attendue par tous les acteurs, citoyens et collectivités. Nous devons donc, sans plus tarder, poursuivre nos travaux.

**Mme Zivka Park, rapporteure.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, nous avons eu l'occasion de le répéter à plusieurs reprises lors de la première

lecture du texte et en commission mixte paritaire : notre objectif, avec le projet de loi d'orientation des mobilités, est de réduire rapidement les fractures territoriales en améliorant concrètement les déplacements du quotidien pour tous nos concitoyens, et sur tous les territoires. Je reste persuadée, en entamant cette nouvelle lecture, que le projet de loi que le Gouvernement soumet à notre assemblée est une des réponses aux fractures qui minent la cohésion des territoires. Je suis également convaincue que notre action doit nécessairement prendre en compte l'enjeu essentiel de la transition écologique.

Le titre V introduit des mesures diverses couvrant l'ensemble des mobilités, aussi bien celles des personnes que des marchandises, sur les modes routier, ferroviaire, fluvial et maritime. Il entend renforcer la sécurité des mobilités et la sûreté dans les réseaux des transports terrestres collectifs et améliorer la compétitivité du transport de fret maritime et fluvial. La sécurité des Français dans les mobilités du quotidien est une préoccupation majeure de ce projet de loi. La première lecture a consacré un certain nombre d'avancées, notamment les mesures visant à renforcer le dispositif de sanctions en cas d'infraction aux règles de la sécurité routière.

Nous aurions pu prendre en compte d'autres sujets, sur lesquels les associations de victimes d'accidents de la route appellent notre attention et qui rassemblent de nombreux députés au-delà de la majorité, comme Mme Valérie Lacroute. Vous avez néanmoins rappelé, madame la présidente, que nos règles constitutionnelles nous interdisent d'introduire, en nouvelle lecture, des dispositions nouvelles. Nous aurions par exemple souhaité faire de l'usage du téléphone portable une circonstance aggravante en cas d'homicide involontaire lié à un accident de la route. À ce stade, il ne nous est plus possible d'inscrire cette disposition dans le code pénal, mais je tiens à vous assurer que nous nous saisisons d'un autre véhicule législatif pour le faire. Nous nous félicitons, pour l'heure, que la lutte contre l'alcool et la prise de stupéfiants ait été réaffirmée comme une priorité de la sécurité routière afin de lutter plus efficacement contre les comportements qui augmentent le risque d'accidents de la circulation.

Au-delà de l'enjeu de la sécurité des mobilités, le titre V prévoit également l'ouverture à la concurrence des réseaux de transports publics urbains par autobus de la RATP, avec un volet social important. J'espère que cette nouvelle lecture nous permettra de consolider ces avancées et de faire en sorte que ce transfert se déroule dans les meilleures conditions afin de garantir la continuité du service public pour tous les usagers.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Nous en venons aux orateurs des groupes.

**M. Jean-Marc Zulesi.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, après cinquante heures de débat en commission, plus de quatre-vingts heures de discussion dans l'hémicycle et plus de 6 700 amendements défendus, nous nous retrouvons pour une nouvelle lecture du projet de loi d'orientation des mobilités. Plus que jamais au sein des murs de notre institution, nous aurons pris, sur cette question des mobilités, le temps du dialogue. Si nous pouvons nous féliciter de la qualité de l'exercice démocratique auquel nous nous sommes prêtés sur un enjeu essentiel à la vie des Français, notre rôle de parlementaires est désormais de veiller à l'application de ce beau texte de loi. En effet, dans chacune de nos circonscriptions, aussi variées soient-elles, l'impérieuse nécessité d'agir sur la question de la mobilité se fait sentir.

Rappelons-le : le texte dont nous allons reprendre l'examen est celui-là même que nous avons voté il y a quelques semaines. Le groupe de La République en Marche se félicite

des avancées que nous avons collectivement su trouver en première lecture, en particulier sur l'ouverture des données de mobilité, sur la transition écologique des flottes et la création du forfait mobilités durables. S'appuyant sur ces acquis, au service d'une transition écologique réellement solidaire, parce qu'accessible à tous et sur tous les territoires, le groupe de La République en Marche appelle à conserver les équilibres du texte que nous avons adopté le 18 juin et à nous unir, quelles que soient nos étiquettes politiques, pour faire vivre cette loi d'orientation des mobilités dans nos circonscriptions.

**Mme Valérie Lacroute.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, même si la rentrée est un peu plus précipitée que nous ne l'avions imaginée, nous sommes ravis de nous retrouver autour de ce texte qui a suscité de nombreux débats avant l'été. Ces débats ont été très constructifs, même si des points d'achoppement demeurent, qui ont justifié l'échec de la CMP au mois de juillet. Je comprends qu'un certain nombre de nos collègues aient pu ressentir de la déception, mais le débat démocratique et l'expression de l'opposition peuvent aussi apporter des avancées.

Madame la ministre, permettez-moi, avant toute chose, de vous féliciter pour votre nomination, puisque je n'ai pas eu l'occasion de le faire de vive voix. J'espère, même si votre portefeuille s'est largement étoffé, que la question des transports vous tiendra toujours à cœur et que nous aurons l'occasion de vous retrouver régulièrement sur ces sujets.

La CMP a échoué sur un point essentiel : la question du financement. Les Français, tout au long de l'hiver, ont contesté l'usage que vous vouliez faire de la taxe sur les carburants et il m'a semblé, à vous écouter, que l'été ne vous avait pas amenée à évoluer sur ce point. En effet, si je vous ai bien comprise, vous n'envisagez pas de consacrer une part supplémentaire de la TICPE au financement de nos transports, alors que c'est essentiel. Pourriez-vous, à cet égard, nous indiquer ce que la TICPE rapportera à l'État cette année, ainsi que le montant de la cagnotte que l'État percevra grâce à l'augmentation de la TICPE et qu'il ne consacrerait pas aux transports ?

**M. Damien Pichereau.** Ce n'est pas une cagnotte !

**Mme Valérie Lacroute.** Si je regrette que nous n'ayons pas avancé sur cette question du financement, l'été a néanmoins permis d'évoluer sur d'autres sujets, comme la gouvernance au sein des syndicats mixtes ou la sécurité routière, sur laquelle Mme Zivka Park a indiqué qu'elle avait déposé des amendements afin d'aller encore plus loin, ce dont je la remercie très sincèrement même si certains ne pourront pas être discutés dans cette nouvelle lecture. Je salue également les avancées sociales au sein de la RATP, même si je pense que nous pourrions encore avoir quelques discussions à ce sujet.

Le deuxième point d'achoppement qui me semble essentiel – pour l'avoir vécu dans mon département de la Seine-et-Marne –, c'est la limitation de vitesse à 80 kilomètres par heure. Madame la ministre, j'insiste sur ce point, et mes collègues du groupe Les Républicains y reviendront plus largement : la mesure qui a été prise dans le projet de loi est totalement inopérante et inapplicable. Le département de la Seine-et-Marne a essayé de le faire, mais les préconisations et les critères réclamés par le Conseil national de la sécurité routière (CNSR) ne permettent pas d'appliquer la disposition adoptée sur les routes départementales et les routes nationales, quant à elles, sont toujours laissées de côté. Le système est totalement incohérent.

Nous avons, je le répète, deux points de désaccord : la question du financement et celle de la limitation de vitesse à 80 kilomètres/heure.

**M. Jimmy Pahun.** Madame la présidente, madame la ministre, mesdames et messieurs les rapporteurs, mes chers collègues, j'accueille avec regret cette nouvelle lecture du projet de loi d'orientation des mobilités. J'estime en effet, au nom du groupe du Mouvement démocrate et apparentés, que la rédaction du texte que nous avons adopté le 18 juin à une large majorité – 372 voix contre 40 – répond aux nombreuses attentes des Français en matière de mobilité. Nous considérons que ce projet de loi offre une vision tout à fait nouvelle, que ce soit en matière de résorption des zones blanches de la mobilité – là où les transports font défaut –, de transition énergétique, ou encore de gestion du handicap dans les transports.

Nous savions que la question du financement de la couverture de l'ensemble du territoire par les autorités organisatrices de la mobilité était celle qui divisait nos deux assemblées, et même la seule : sur un texte long de 192 articles, c'est le seul sujet qui a été débattu en commission mixte paritaire, et c'est lui qui a causé son échec. Je ne reviendrai pas sur les divergences qui ont conduit les sénateurs à repousser un accord, en dépit d'assurances écrites ou d'engagements du Gouvernement. Je dirai simplement que mon groupe n'a pas souhaité prolonger les débats inutilement et qu'il n'a pas, pour cette raison, déposé d'amendements. Nous espérons que cette nouvelle lecture en commission se déroulera dans les mêmes conditions qu'en première lecture, au cours de laquelle les échanges ont été riches et intéressants.

À titre personnel, je me félicite des nombreuses avancées qui sécurisent l'encadrement juridique dans le transport maritime. Nous avons également fait adopter, en première lecture, des amendements qui précisent la stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre. C'est ce que défend la France au niveau de l'Organisation maritime internationale. Je retiens également que, dans son premier discours au G7 de Biarritz, le Président de la République a défendu une idée simple, celle d'une réduction de la vitesse des navires de commerce. Il a également précisé que le contrat d'objectifs et de performance de Voies navigables de France (VNF) peut prévoir la création d'infrastructures d'avitaillement en carburants alternatifs, afin de réduire la consommation d'énergie fossile des bateaux et d'améliorer la collecte et le traitement des déchets et des eaux usées.

**M. Christophe Bouillon.** Madame la ministre, je crois pouvoir dire qu'avant les vacances, nous nous sommes presque quittés bons amis : le groupe Socialistes et apparentés avait en effet exprimé une abstention constructive sur votre projet de loi.

D'un côté, il reconnaissait que ce texte apportait un certain nombre d'avancées incontestables. Le fait de traiter de la « mobilité », et plus seulement des transports, est déjà en soi une avancée qu'il faut savoir reconnaître. C'est le cas aussi de certaines notions que vous avez introduites afin de mieux prendre en compte les territoires : je songe notamment à celle de « bassin de mobilité ».

D'un autre côté, nous avons, dès le début de l'examen de ce texte à l'Assemblée nationale, exprimé trois attentes et relevé trois défauts du texte – même si je reconnais que des améliorations ont été apportées en cours d'examen.

Le premier de ces défauts concernait ce que j'appellerai l'ambition climatique. Il est vrai que vous avez annoncé des dispositions fortes, mais nous considérons que l'urgence climatique impose d'arrêter une trajectoire plus ambitieuse, à un horizon plus proche.

Le deuxième point concerne votre projet de « décarboner » le transport aérien. Nous avons déposé un certain nombre d'amendements en ce sens et notre rapporteure, Mme Béragère Abba, avait elle aussi déposé un amendement qui allait dans le bon sens, mais nous estimions, avec mon collègue M. Dominique Potier, qu'il fallait aller encore plus loin. Nous avons d'ailleurs été satisfaits de constater que vous nous aviez entendus, puisque vous avez proposé, au mois de juillet, la création d'une sorte d'écotaxe aérienne. C'est une manière de faire contribuer ce secteur et de ne pas pénaliser le train lorsque des lignes aériennes et des lignes ferroviaires sont en concurrence.

Le troisième défaut majeur de votre texte était, à notre sens, celui du financement. S'agissant du financement de l'AFITF, un certain nombre de propositions ont été faites par notre groupe et par d'autres parlementaires. Certaines étaient originales, comme celle de notre collègue M. Jean-Baptiste Djebbari au sujet des autoroutes. L'autre question, s'agissant du financement, est celle des collectivités territoriales, notamment des intercommunalités qui souhaiteraient prendre la compétence mobilité. Là-dessus, je rejoins ma collègue Mme Valérie Lacroute : nous disposons, grâce à la TICPE, de près de 14 milliards d'euros. La meilleure manière d'utiliser cette somme consisterait à en flécher une partie en direction des territoires qui prendront cette compétence. Si nous voulons que la prise de compétence soit une réussite, nous devons nous en donner les moyens. Faisons en sorte que la LOM ne fasse pas du surplace, comme c'est le cas aujourd'hui : pour cela, il faut aller beaucoup plus loin sur les questions de financement.

**M. Stéphane Demilly.** Madame la présidente, madame la ministre, mes chers collègues, nous voici de nouveau réunis pour examiner le projet de loi d'orientation des mobilités. Cette nouvelle lecture n'est pas le fruit de désaccords nombreux et profonds entre l'Assemblée nationale et le Sénat, au contraire : nous pouvons tous saluer le travail constructif fourni par les deux assemblées et par leurs rapporteurs respectifs.

La CMP a malheureusement échoué sur le financement des services de transport par les AOM. C'est un enjeu effectivement essentiel : sans financement, sans recettes stables et pérennes pour les AOM, ce projet de loi se transforme en crédits d'intention ou plutôt en intentions sans crédits. Pour répondre aux besoins urgents de mobilité, pour désenclaver nos territoires, il est impératif que les AOM puissent effectivement et pleinement exercer les services de transport. Je note par ailleurs que, parmi les 200 propositions pour l'agenda rural du rapport commis par notre collègue M. Daniel Labaronne, sa proposition n° 154 traite d'une attribution d'une part de TICPE des régions aux AOM rurales.

Le Premier ministre et vous-même, madame la ministre, vous êtes personnellement engagés sur ce sujet et avez indiqué qu'il serait procédé, dans le projet de loi de finances pour 2020, au transfert aux intercommunalités d'une fraction de la TVA en remplacement de la taxe d'habitation. Certes, les chiffres avancés sont difficilement vérifiables ; certes, le *timing* n'était pas bon – il était même plutôt malheureux, la CMP se télescopant avec l'annonce d'une taxation à venir du secteur aérien. Je fais néanmoins confiance au Gouvernement, mais il faudra s'assurer que ses engagements sont confirmés et les chiffres devront être affinés lors de cette nouvelle lecture. Je crois encore en la parole de l'État – même si les reports interminables concernant, par exemple, les modalités du financement de sa part dans le projet du canal Seine-Nord Europe me font parfois douter...

Ce texte comporte, je l'ai dit lors de l'explication de vote en première lecture, un ensemble de bonnes mesures, en particulier pour résoudre les problèmes de mobilité urbaine. Il fixe un cap par la programmation des infrastructures de transport et permet la régionalisation tellement attendue de la société de projet du canal Seine-Nord Europe. On peut certes regretter que des amendements de bon sens, comme ceux visant à favoriser le développement du bioéthanol, par exemple, n'aient pas été adoptés. Toutefois, la colonne vertébrale de ce texte, qui incite nos concitoyens à changer progressivement leurs habitudes, va effectivement dans le bon sens. Les expérimentations permises par ce projet de loi et les contrats opérationnels de mobilité prennent d'ailleurs tout leur sens. Gageons donc que les élus locaux s'en empareront.

Jusqu'à présent, le débat a été très constructif et j'espère qu'il le restera lors de ce nouvel examen. Personnellement, je garderai deux principes à l'esprit : premièrement, ne pas créer de nouveaux mécanismes complexes pour nos collectivités sans prévoir dans le même temps des dispositifs d'accompagnement ; deuxièmement, faire de ce projet de loi un vrai moteur de la transition écologique et sociale. Les amendements proposés par les députés du groupe UDI et indépendants iront dans ce sens.

**M. François-Michel Lambert.** Nous nous étions engagés dans ce projet de loi d'orientation des mobilités avec beaucoup d'enthousiasme. Mon collègue M. Bertrand Pancher était lui-même président d'un groupe de travail thématique lors des Assises nationales de la mobilité. Nous attendions ce texte depuis au moins dix ans. Cette attente est particulièrement forte dans nos territoires, où les infrastructures de TGV ont peu à peu exclu les lignes de proximité, où les transports en commun sont rares, voire inexistantes, et où la voiture est le seul moyen de locomotion fiable. La LOM nous offrait une occasion unique de nous atteler à ces problématiques, d'apporter des réponses inédites à la hauteur des enjeux : enjeux économiques, d'aménagement du territoire, sociaux et, bien sûr, écologiques.

Les objectifs fixés par le projet de loi – investissements dans des infrastructures améliorant les déplacements du quotidien, réduction de l'empreinte environnementale des transports, ou encore recherche de solutions alternatives à l'autosolisme – sont louables ; le groupe Libertés et territoires ne peut qu'y souscrire.

Malheureusement, nous le disons clairement, le texte ne se donne pas les moyens d'atteindre ses objectifs. La programmation budgétaire manque toujours de crédibilité. Nous sommes encore très loin d'atteindre le scénario 2 du Conseil d'orientation des infrastructures (COI). Certes, le Gouvernement a annoncé deux mesures supplémentaires depuis la précédente lecture, destinées à augmenter les ressources de l'AFITF : une éco-contribution sur le transport aérien, assise sur les billets d'avion, et une réduction du remboursement partiel de la taxation du gazole pour les transporteurs routiers, dès 2020. Mais ces nouvelles mesures ne dégageront respectivement que 180 et 140 millions d'euros, ce qui sera insuffisant pour combler le déficit de moyens.

Surtout, cette fiscalité est punitive et non incitative. Elle n'engage pas les acteurs du secteur à modifier durablement leurs pratiques. Rien ne les oblige à changer leur approche des modes de déplacement, qu'il s'agisse du transport aérien ou du transport de marchandises. Par ailleurs, dans les zones peu denses, aucune alternative crédible à la dépendance à la voiture n'est prévue : alors que le Sénat avait adopté des financements dédiés, grâce à l'affectation d'une part de la TICPE au financement de la mobilité dans ces territoires, le texte adopté par l'Assemblée nationale ne prend pas acte de la crise qui les frappe et de leur isolement. C'est d'ailleurs un des points d'achoppement apparus lors de la CMP. En ce sens, le fait que nous

puissions débattre à nouveau de ce projet de loi est une bonne nouvelle, car nous ne devons pas abandonner les territoires. Nous défendrons donc la même position : accorder à nos territoires des moyens ambitieux pour qu'ils apportent des solutions à la hauteur des enjeux, notamment environnementaux, auxquels ils font face aujourd'hui et demeureront confrontés demain. C'est la chance offerte par cette nouvelle lecture, qui nous donne la possibilité de mettre en œuvre des mesures qui excèdent le strict champ de notre mandat.

**M. Loïc Prud'homme.** Madame la ministre, vous êtes désormais en charge des transports mais également de la transition écologique. Je me dois donc de vous parler des transports et de leur effet environnemental. Le secteur du transport dépend, en France, à 90 % du pétrole, dont il est par ailleurs le plus gros consommateur : il absorbe à lui seul 41 millions de tonnes d'équivalent pétrole sur un total de 55 millions de tonnes, soit, au bas mot, 75 % de ce volume. Qui consomme tout ce pétrole ? Il s'agit bien sûr et avant tout du transport routier. Le transport ferroviaire, qui représente aujourd'hui 10 % du trafic, ne consomme quant à lui que 1,7 % de l'énergie totale : c'est dire son indiscutable avantage en termes d'efficacité énergétique. Ce mode de transport devrait donc être une priorité stratégique. Les transports, vous l'avez rappelé, représentent 30 % des émissions de gaz à effet de serre du pays, sans parler des particules fines et des effets sanitaires qui y sont liés – je rappelle que 48 000 décès prématurés sont imputables chaque année à ces pollutions.

Toutefois, vous ne semblez pas décidée à réaliser cette transition écologique, dont vous avez pourtant la charge, ou plutôt l'impérieux devoir. J'ai sous les yeux le tableau de répartition des investissements dans les infrastructures. Il ne peut pas être plus à jour, puisque les chiffres sont issus d'un rapport publié il y a quelques jours par votre ministère. Que nous disent-ils ? Que l'on persiste dans le même schéma alors qu'il faudrait inverser la vapeur. Les investissements dans les infrastructures routières demeurent prépondérants, qui constituent encore 46 % du total des investissements, et continuent à augmenter depuis trois ans, pour avoisiner aujourd'hui quelque 10 milliards d'euros par an. Le réseau SNCF, quant à lui, est la dernière roue du carrosse jupitérien : 5 petits milliards d'euros lui sont affectés, ce qui marque une stagnation dramatique, pour ne pas dire coupable, de ces investissements. Les proportions, pas plus que la courbe de ces deux lignes d'investissement, ne montrent d'inflexion forte. Ainsi, vous continuez à construire des routes, oubliant un principe intangible et documenté par toutes les études : plus il y a de routes, plus il y a de véhicules dessus. Ainsi, vous avez ajouté à votre programme, le GCO, le grand contournement ouest de Strasbourg ; on peut mentionner aussi celui de Rouen ou encore un autre à Bordeaux, qui est certes encore dans les cartons mais qui revient régulièrement dans l'actualité. Plus un petit dernier dont on a parlé ces derniers jours dans la presse : Toulouse souhaite engager 2 milliards d'euros pour construire une deuxième rocade. Dans le même temps, Rey, le dernier chargeur du Perpignan-Rungis, vient de quitter définitivement les quais de Perpignan, ce qui va se traduire par 20 000 camions de plus par an sur les routes. Mentionnons aussi la fin de l'auto-train, qui chargeait 35 000 voitures par an, ce qui fera, là encore, plus de 4 000 camions supplémentaires par an sur les routes. Ces chiffres qui, comme vous le savez, sont têtus, m'inclinent au pessimisme ; je suis également très critique à l'égard de votre orientation, qui me semble être celle du temps perdu.

**M. Matthieu Orphelin.** C'est évidemment un grand plaisir de vous retrouver après ces congés, à l'occasion d'une rentrée placée sous le signe de l'écologie, ce qui devrait plaire à tout le monde. Comme vous l'avez rappelé, madame la présidente, la règle de l'entonnoir peut parfois contraindre le débat parlementaire, notamment un certain nombre d'évolutions, de réflexions, d'apports entre les deux lectures. Je voudrais vous faire part de plusieurs sujets dont j'entendais traiter par le biais d'amendements.

Premièrement, madame la ministre, vous avez rappelé la décision du Gouvernement – dont je vous remercie – de mettre en place l'éco-contribution sur les billets d'avion, qui constituera l'une des deux nouvelles sources de financement annoncées en juillet dernier. Cela réglera les problèmes de financement de court terme. C'est exactement l'outil que plusieurs dizaines de parlementaires, dont je faisais partie, ont proposé en première lecture. Le Gouvernement a retenu cette proposition, qui présente beaucoup d'avantages, et je vous en remercie. La mise en œuvre de cette mesure, vous l'avez dit, sera actée dans le projet de loi de finances pour 2020, mais le Gouvernement prévoit-il de la mettre en place dès le 1<sup>er</sup> janvier 2020 ?

Deuxièmement, s'agissant des ventes de véhicules neufs, on est toujours très loin des objectifs qu'on s'est fixés : le niveau actuel moyen d'émission de CO<sub>2</sub> est de 111 grammes par kilomètre, alors qu'il nous faudra atteindre 85 grammes de CO<sub>2</sub> dès 2021 – et même 2020 pour 95 % des ventes. J'ai trois questions très précises.

En premier lieu, le Gouvernement est-il prêt à inclure le poids du véhicule dans les évolutions du bonus-malus ? Un certain nombre de pays, dont l'Allemagne, réfléchissent à cette démarche. Nous avons tous lu le rapport de France Stratégie publié au début de l'été. Nous disposons aujourd'hui de solutions pour rendre le bonus-malus plus efficace, notamment en prenant en compte le poids. Cela permettrait de pénaliser des véhicules très lourds ; je pense, par exemple, aux gros SUV hybrides, qui passent bien les tests de CO<sub>2</sub> et sont aujourd'hui avantageux, alors qu'ils ne constituent évidemment pas une bonne solution.

En deuxième lieu, vous avez tous vu ou écouté, pendant ces vacances, des centaines, si ce n'est des milliers de publicités pour de beaux SUV à 8 litres, 10 litres aux 100. Certains constructeurs ont même été obligés *a posteriori* de s'excuser à propos d'un certain nombre de dispositifs... Nous avons eu un débat en première lecture à propos d'un amendement visant à orienter la publicité pour les voitures – qui représente, je vous le rappelle, 3 milliards et demi d'euros par an – vers les modèles les moins émetteurs de gaz à effet de serre. C'était un amendement sans doute un peu trop strict, que nous avons retravaillé, avec un certain nombre de collègues, pour engager, dans les dix ans à venir, une réorientation progressive des publicités vers les véhicules les plus sobres. J'aimerais recueillir votre avis à ce sujet.

En troisième lieu, les constructeurs français sont très éloignés de la norme de 95 grammes de CO<sub>2</sub> par kilomètre. Comment le Gouvernement et le Parlement peuvent-ils travailler avec eux pour intensifier les efforts ? À défaut, compte tenu des textes européens, les constructeurs risquent de se voir infliger des pénalités très élevées, de l'ordre de plusieurs centaines de millions d'euros par an. Nous devons veiller à la prise en compte de ces questions pour assurer la rentabilité de nos constructeurs automobiles à l'avenir.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Je me réjouis de l'état d'esprit très constructif qui règne au sein de la commission, dans le prolongement des débats que nous avons conduits avant l'été. Je souscris tout à fait aux propos des rapporteurs et de certains orateurs sur la nécessité d'engager rapidement la discussion et, surtout, de voir ce texte définitivement voté à brève échéance, car je suis convaincue qu'il y a une très forte attente dans nos territoires. De fait, ce projet de loi apporte de nombreuses solutions pour répondre à l'assignation à résidence de nombre de nos concitoyens dans les zones moins denses et pour engager la transition écologique de nos mobilités.

Il sera intéressant de poursuivre les débats dans le cadre de la loi de finances, qui nous offrira l'occasion d'examiner des tableaux de chiffres, l'examen du présent projet de loi ne s'y prêtant pas. Mais sans attendre, je voudrais lever tout malentendu – même si je ne suis pas certaine que cela empêchera certains de poser les mêmes questions. À l'adresse de ceux qui n'auraient pas bien entendu, je voudrais redire que, compte tenu des dispositions qui avaient été votées en première lecture sur l'affectation de la TICPE et du surplus de recettes de la taxe de solidarité, ainsi que des ressources supplémentaires annoncées lors du conseil de défense écologique, la trajectoire relative à la programmation des dépenses de l'AFITF, que vous aviez adoptée en première lecture, est bel et bien financée. Nous aurons l'occasion d'en discuter, à partir de tableaux de chiffres, dans le cadre du projet de loi de finances.

Je n'ai pas bien compris en quoi les dispositions qui ont été adoptées en première lecture et celles décidées à la suite du conseil de défense écologique seraient plus punitives qu'incitatives. Faire contribuer les passagers du transport aérien au financement des transports ferroviaires, notamment, me semble une bonne mesure ; cela envoie un petit signal prix, qui me paraît incitatif et non pas punitif, dès lors qu'il existe des solutions alternatives, notamment le train. Pour les liaisons d'aménagement du territoire, qui soulèvent des enjeux de désenclavement importants, ou les liaisons avec les outre-mer et la Corse, il est prévu de ne pas mettre en place cette éco-contribution. Nous aurons sans doute l'occasion d'y revenir.

Monsieur Loïc Prud'homme, on peut souvent lire les chiffres de différentes façons ; pour ma part, je peux vous assurer que les trois quarts de nos investissements dans les dix prochaines années concerneront le transport ferroviaire. Vous me dites qu'il n'y a pas d'évolution des ressources consacrées au transport ferroviaire ; je vous réponds que l'investissement de 3,6 milliards d'euros par an pendant dix ans au titre de la régénération du réseau représente une augmentation de 50 % par rapport à ce qui a été engagé au cours de la dernière décennie. Je ne sais pas si nous parviendrons à dépasser des visions manifestement différentes ; pour que ce qui est de la mienne, je maintiens que l'on n'a jamais autant investi dans le transport ferroviaire, chiffres à l'appui.

**M. Loïc Prud'homme.** Nous n'avons pas les mêmes tableaux !

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Vous savez comme moi qu'une partie des investissements est portée par SNCF Réseau et ne figure pas forcément dans les programmes de l'AFITF.

J'ai eu l'occasion de répondre à la question sur la liaison Perpignan-Rungis lors de questions d'actualité avant l'été. Je vous redis la détermination du Gouvernement pour que les marchandises restent sur le rail et ne soient pas reportées sur la route, ce qui justifie toute l'attention portée par la SNCF, à ma demande, à l'entretien des wagons, qui doivent permettre une reprise de service dès la saison haute, cette année.

Je voudrais rassurer M. Matthieu Orphelin : l'éco-contribution a bien vocation à se mettre en place au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Tout comme vous, monsieur le député, car nous partageons votre constat, je regrette que, malgré les bonus-malus, nos concitoyens aient tendance à acheter des voitures qui émettent plus de CO<sub>2</sub> que d'autres et qui, de fait, vont peser davantage sur leur budget. Je pense que nous avons encore beaucoup de pédagogie à faire dans ce domaine. Nous pourrions peut-être en rediscuter à l'occasion de l'examen d'autres projets de loi. Une réflexion a été engagée, de manière générale, sur l'amélioration des messages publicitaires. Des dispositions ont été introduites dans le projet de loi en discussion concernant les messages en faveur des mobilités propres et actives et des transports

en commun dans les publicités pour les voitures. Nous devons trouver le moyen d'éviter que les publicités n'encouragent des comportements contraires à la transition écologique, mais cela dépasse le cadre de ce texte. Nous aurons l'occasion de poursuivre ces discussions, par exemple lors de l'examen du projet de loi relatif à la lutte contre le gaspillage, qui sera bientôt soumis à votre examen.

La transition écologique et solidaire est l'affaire du Gouvernement, des collectivités, des entreprises et des citoyens. Il faut s'assurer qu'il n'y a pas de contre-messages susceptibles d'induire certaines personnes en erreur, qui les empêcheraient d'adopter les bons comportements.

*La commission en vient à l'examen des articles.*

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je rappelle que, tout comme en première lecture, le titre I<sup>er</sup> A a été réservé pour être examiné à la suite du titre III, autrement dit après l'article 29 *ter*.

## TITRE I<sup>ER</sup>

### **AMÉLIORER LA GOUVERNANCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉS POUR MIEUX RÉPONDRE AUX BESOINS QUOTIDIENS DES CITOYENS, DES TERRITOIRES ET DES ENTREPRISES**

#### Chapitre I<sup>er</sup>

#### **Organisation plus efficace des mobilités dans chaque partie du territoire**

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

*La commission examine, en discussion commune, les amendements CD469 et CD473 de M. Lionel Causse.*

**M. Alain Perea.** Ces deux amendements sont défendus.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Nous retrouvons là des sujets dont nous avons discuté avant les vacances. Je comprends la préoccupation des auteurs de ces amendements. Il peut exister certains blocages à l'exercice de la compétence d'organisation des mobilités par des intercommunalités dans des cas particuliers. Ces dispositions soulèvent une question générale sur les règles de gouvernance des EPCI, lesquelles trouveront toute leur place dans le projet de loi de M. Sébastien Lecornu qui sera examiné prochainement par votre assemblée. Avis défavorable.

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

*Les amendements CD469 et CD473 sont retirés.*

*La commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CD23 de M. Vincent Descoeur, CD258 de M. Jean-Pierre Vigier, CD525 de M. Martial Saddier, ainsi que l'amendement CD829 de M. Arnaud Viala.*

**M. Vincent Descoeur.** L'amendement CD23, qui émane de l'ANEM – Association nationale des élus de la montagne –, vise à inscrire, parmi les objectifs de programmation des infrastructures, l'amélioration de la mobilité à l'intérieur des massifs.

**M. Jean-Pierre Vigier.** Les infrastructures routières sont indispensables pour renforcer l'attractivité des territoires ruraux, notamment en moyenne montagne. Il faut impérativement les développer, tout comme les infrastructures ferroviaires.

Madame la ministre, lorsque vous êtes venue inaugurer le contournement du Puy-en-Velay, vous avez annoncé le début du contournement d'Arvant pour le mois de juin de cette année. Malheureusement, cela n'a pas commencé. J'espère que vous tiendrez votre engagement et que cela démarrera en septembre. Les habitants l'attendent depuis quarante ans, et le plan de financement est parfaitement bouclé entre l'État et la région.

**M. Pierre Cordier.** L'amendement CD525 de M. Martial Saddier est très voisin (*Sourires*) de ceux qui viennent d'être défendus. Il vise à inscrire, parmi les objectifs de la programmation des infrastructures, l'importance du désenclavement pour les massifs de montagne.

**M. Jean-Yves Bony.** L'amendement CD829 est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Nous avons examiné des amendements similaires avant les vacances, et nous avons essayé d'y répondre globalement par la rédaction de l'alinéa 5 de l'article 1<sup>er</sup>, que je vous lis : « Dans la programmation des infrastructures sont pris en compte les enjeux du désenclavement, notamment, des massifs de montagne [...] ». Je partage évidemment votre préoccupation, mais je pense qu'elle est satisfaite. Je demande donc le retrait de ces amendements. À défaut, j'émettrais un avis défavorable.

S'agissant du désenclavement du Puy-en-Velay, monsieur Jean-Pierre Vigier, je vous propose d'en parler en aparté.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Comme Mme la ministre, j'estime que la rédaction à laquelle nous sommes parvenus avant la coupure estivale est suffisamment claire

et qu'il convient de ne pas allonger à nouveau cette énumération, déjà ambitieuse. Y ajouter des spécificités supplémentaires pourrait amener, *a contrario*, à ne pas devoir prendre en compte celles qui n'y figureraient pas. Nous en avons déjà discuté. Par exemple, si je me réfère à vos amendements, pourquoi mentionner uniquement le mode routier dans l'objectif de désenclavement ? J'émetts donc, comme en première lecture, un avis défavorable à ces propositions.

*La commission rejette les amendements identiques CD23, CD258 et CD525, puis l'amendement CD829.*

*La commission est saisie de l'amendement CD651 de M. Vincent Rolland.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Les enjeux de la carte scolaire – c'est le jour pour en parler – doivent également être pris en compte dans le cadre de la programmation des infrastructures, notamment des infrastructures transfrontalières. Tel est le sens de cet amendement, qui, me semble-t-il, permettrait d'avoir un peu plus de réactivité dans nos territoires ruraux.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** La programmation des infrastructures doit évidemment prendre en compte les enjeux liés à la carte scolaire. Mais c'est surtout le transport scolaire, et donc les services, qui doivent répondre à cet objectif. Cet ajout que vous proposez dans la partie dédiée à la programmation pourrait, me semble-t-il, susciter de la confusion. Je propose le retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

*L'amendement CD651 est retiré.*

*La commission est ensuite saisie des amendements identiques CD78 de M. Vincent Descoeur et CD331 de M. Jean-Yves Bony.*

**M. Vincent Descoeur.** L'amendement CD78 est exactement dans le même esprit que celui que j'ai défendu tout à l'heure.

**M. Jean-Yves Bony.** L'amendement CD331 va dans le même sens.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Comme précédemment, je demande le retrait des amendements, qui sont satisfaits ; à défaut, mon avis serait défavorable.

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

*La commission rejette les amendements identiques CD78 et CD331.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CD541 de M. Martial Saddier.*

**M. Pierre Cordier.** Cet amendement de notre collègue M. Martial Saddier vise à ce que les zones transfrontalières soient prioritaires en matière d'investissement pour les futures infrastructures de transport.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Cet amendement est d'ores et déjà satisfait par l'alinéa 5 de l'article 1<sup>er</sup>, qui cite explicitement les enjeux transfrontaliers. Je propose donc le retrait ; à défaut, l'avis serait défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je demande également le retrait de l'amendement, qui est déjà satisfait ; à défaut, avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement CD541.*

*Elle passe ensuite à la discussion commune des amendements CD542 et CD546 de M. Martial Saddier.*

**M. Jean-Yves Bony.** L'amendement CD542 vise à ce que les zones géographiques couvertes par un PPA – plan de protection de l'atmosphère – soient prioritaires en matière d'investissement pour les futures infrastructures ferroviaires.

**M. Jean-Pierre Vigier.** L'objet de l'amendement CD546 a été très bien exposé par M. Jean-Yves Bony.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Comme je l'avais dit en première lecture, ces amendements sont satisfaits, notamment par l'alinéa 5 de l'article 1<sup>er</sup>, lequel prévoit la prise en compte, dans la programmation des infrastructures, des enjeux de « la lutte contre le changement climatique et la pollution atmosphérique [...] » J'ai compris que vous ne souhaitiez pas retirer cet amendement ; j'émets donc un avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ces amendements étant satisfaits, leur retrait serait le bienvenu ; dans le cas contraire, l'avis serait défavorable.

**M. Jean-Pierre Vigier.** Nous maintenons ces amendements, qui ne sont pas totalement satisfaits.

*La commission rejette successivement les amendements CD542 et CD546.*

*Elle en vient à l'amendement CD24 de M. Vincent Descoeur.*

**M. Vincent Descoeur.** Cet amendement propose de garantir un aménagement équilibré du territoire en posant comme principe qu'un chef-lieu de département ne devrait pas être situé à plus de 50 kilomètres ou 45 minutes en voiture d'une autoroute ou d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse. Ce principe avait été introduit autrefois dans beaucoup de lois, mais il n'a malheureusement jamais été appliqué. C'est l'occasion de rappeler qu'un certain nombre de chefs-lieux de départements sont très éloignés et d'une autoroute, et d'une ligne TGV.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Comme vous l'avez rappelé, cette disposition a longtemps figuré dans la législation sans que la réalité ait évolué sur le terrain. L'approche retenue par le projet de loi, qui institue une programmation des infrastructures et prévoit notamment un plan de désenclavement, me semble répondre de façon effective à cette préoccupation. Il ne me paraît pas adapté de réintroduire des dispositions aussi mécaniques, fondées sur une distance ou un temps de trajet. Je vous propose donc le retrait ; à défaut, mon avis serait défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Mon avis sera également défavorable. Au-delà de son caractère mécanique, relevé par Mme la ministre, cette disposition nuirait aussi à la crédibilité du législateur. Je ne suis pas persuadé que son applicabilité sera effective partout sur le territoire, pour ne parler que du seul hexagone. Enfin, votre amendement privilégierait la construction de lignes à grande vitesse alors que nous voulons précisément sortir du tout TGV.

**M. Vincent Descoeur.** Pour ce qui est de sortir du tout TGV, mon département est à jour... (*Sourires.*)

*La commission rejette l'amendement CD24.*

*La commission examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CD25 de M. Vincent Descoeur et CD506 de M. Dino Ciniéri, ainsi que l'amendement CD504 de Mme Jeanine Dubié.*

**M. Vincent Descoeur.** L'amendement CD25 est défendu.

**M. Pierre Cordier.** L'amendement CD506, identique, vise à rappeler qu'en matière de politique des transports, notamment en ce qui concerne la réalisation et la gestion d'infrastructures, ainsi que l'organisation du transport public, l'État a l'obligation de consulter le Conseil national de la montagne, et les collectivités territoriales compétentes, les comités de massif.

**M. François-Michel Lambert.** L'amendement CD504, déposé par une élue de la montagne, ma collègue Mme Jeanine Dubié, a le même objet : en matière de politique des transports, notamment en ce qui concerne la réalisation et la gestion d'infrastructures, ainsi que l'organisation du transport public, les collectivités territoriales compétentes doivent consulter les comités de massif pour tenir compte des spécificités de ces territoires de montagne en matière de transports et de mobilités.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Ces amendements sont largement satisfaits, le Gouvernement partageant totalement l'objectif de la prise en compte des enjeux relatifs à la montagne. En particulier, la « loi montagne » prévoit un certain nombre de cas dans lesquels le Conseil national de la montagne doit être consulté. Introduire une obligation générale pesant notamment sur les autorités organisatrices pourrait complexifier la réalisation des projets de désenclavement. La loi prévoit déjà la possibilité de consulter de nombreux partenaires. Je propose le retrait de ces amendements ; sinon, l'avis serait défavorable.

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

*La commission rejette successivement les amendements identiques CD25 et CD506, et l'amendement CD504.*

*Puis elle passe à l'amendement CD223 de Mme Mathilde Panot.*

**M. Loïc Prud'homme.** Je présenterai brièvement l'amendement CD223, qui a déjà été discuté en première lecture. Il vise à rappeler que la question des transports et de la mobilité est avant tout une affaire d'aménagement du territoire. Je voudrais d'ailleurs vous suggérer, madame la présidente, de compléter la décoration de notre nouvelle salle par une carte de la France ferroviaire, qui manque cruellement.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Il y en a une... Elle est cachée par l'écran, mais elle n'est plus à jour !

**M. Loïc Prud'homme.** Il serait très intéressant de mettre en regard une carte des années 50 ou 60 et une carte du réseau ferroviaire actuel. Certes, l'aménagement du territoire a pour objet de permettre aux gens d'accéder à des services publics, mais on peut aussi imaginer ce que j'appellerais une « mobilité inversée » : si les gens ont besoin de se déplacer aujourd'hui, c'est parce que les territoires se sont aussi vidés dramatiquement d'infrastructures ferroviaires et, surtout, de services publics. Tout en retissant le réseau de transports, notamment ferroviaires – que tout le monde s'accorde à reconnaître comme le plus écologique –, il faudrait s'attacher à reconstituer un réseau de services publics, ce qui éviterait à un grand nombre de nos concitoyens de parcourir de nombreux kilomètres sitôt qu'ils ont un besoin vital à combler.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Merci, cher collègue, de rappeler que la question des transports est un volet éminent de l'aménagement du territoire.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Je suis tout à fait d'accord pour dire que les transports sont extrêmement structurants pour nos territoires. C'est bien le sens de la réorientation de la politique qui est portée par cette loi : nous entendons sortir du tout TGV, qui renforce les métropoles et laisse de côté une large partie du territoire. Nous pouvons au moins considérer que nous sommes d'accord sur ce point.

Cela étant, je pense que votre amendement, qui vise à instituer un objectif d'accessibilité en vingt minutes, est satisfait par la politique actuelle de désenclavement. D'une part, nous rééquilibrons, nous réorientons notre politique d'investissement dans les transports ; d'autre part, comme cela a été annoncé par le Gouvernement, nous avons pris l'engagement de réaliser 2 000 maisons de services publics, dans le cadre de la démarche France Service, d'ici à 2022. Nous partageons donc l'objectif d'avoir des services publics à proximité, au plus près de nos concitoyens. Toutefois, l'approche mécaniste, telle qu'elle est proposée, ne nous semble pas la meilleure voie. Je vous propose donc de retirer votre amendement. À défaut, l'avis serait défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Monsieur Loïc Prud'homme, à l'instar de Mme la ministre, nous partageons certains de vos objectifs ; encore faut-il y aller avec un peu de méthode. Vous devez comprendre que ce que vous demandez là n'est pas réaliste partout, sur tout le territoire français. Il est important de s'attaquer au désenclavement, comme on va le

faire, en dotant d'infrastructures les territoires les plus enclavés ou les plus nécessiteux, mais il faudra aussi les accompagner économiquement par la mise en œuvre de projets, afin de faire revenir les gens, notamment dans la « diagonale du vide », dont on sait très bien qu'elle est occupée, en nombre, par nos amis du Rassemblement national. Toutes ces politiques vont ensemble. Défavorable.

**M. Jean-Marie Sermier.** Madame la ministre, nous commençons à peine l'examen de cette nouvelle lecture et, au cours de la demi-heure écoulée, depuis le début de l'examen des amendements, vous avez recouru à trois reprises, au sujet du désenclavement, à l'argument de la sortie du tout TGV. Comme je vous l'avais dit lors de la première lecture, arrêtons de stigmatiser la politique du TGV ! En juillet et en août, des millions de Français et d'étrangers ont utilisé le TGV pour partir en vacances, qui ont été pleinement satisfaits du service proposé. On peut avoir une vision pour désenclaver, moderniser notre territoire, on peut définir des solutions impliquant une réduction des investissements – bien que ceux-ci aient déjà diminué depuis un moment –, mais cessons de stigmatiser systématiquement les investissements dans le TGV qui, au contraire, ont amélioré la desserte de nos territoires en France.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Je ne voudrais pas qu'il y ait de malentendu, monsieur Jean-Marie Sermier. Je ne critique pas la réalisation d'un réseau TGV dont notre pays a tout lieu d'être fier, mais le fait que, pendant qu'on a réalisé ce réseau, on ait abandonné le reste du réseau ferroviaire, ce qui suscite une incompréhension très forte de nos concitoyens : ils voient qu'on gagne du temps pour aller, par exemple, de Paris à Bordeaux, mais qu'on met une demi-heure de plus pour faire Rouen-Paris, Limoges-Paris, ou encore Clermont-Paris. Sans compter le rattrapage qui s'impose sur les petites lignes, dont on parle souvent, les problèmes liés au sous-entretien de notre réseau routier, et nombre d'attentes déçues dans certains territoires, où les habitants attendent depuis des décennies appellent la réalisation de projets de désenclavement. Je suis simplement en train de dire que le TGV ne peut pas évincer tous les autres investissements. Le sentiment d'abandon qu'une partie de notre pays a exprimé avec beaucoup de force est pour une bonne part lié à une politique qui s'est exclusivement focalisée sur le TGV.

**M. Loïc Prud'homme.** Je suis d'accord avec M. le rapporteur quand il dit qu'il faut savoir faire preuve de méthode et de réalisme, mais cela ne doit pas nous empêcher de poser des jalons et des objectifs. Tout à l'heure, j'ai critiqué les choix faits par le Gouvernement en matière d'investissement. Si j'estime, comme M. Jean-Marie Sermier, qu'il n'y a pas lieu d'opposer la grande vitesse aux petites lignes, j'observe cependant que les investissements dans le secteur ferroviaire sont en diminution. Vous venez de dire qu'ils sont plus importants que jamais, mais force est de constater qu'ils sont passés de 8 milliards d'euros en 2013 à 5 milliards d'euros en 2018... Convenez qu'il est difficile de voir une dynamique de progression dans ces chiffres ! Et dans le même temps, on consacre des sommes deux fois plus importantes aux infrastructures routières : c'est ce choix politique en termes de trajectoire que je critique.

Cela dit, puisque vous venez d'affirmer que les trois quarts des investissements consacrés aux transports allaient désormais être affectés au secteur ferroviaire, on doit pouvoir en déduire qu'à partir de maintenant, ce sont 15 milliards d'euros – soit 75 % du total de 20 milliards d'euros – qui vont être investis dans ce secteur... Je m'en félicite et j'attends avec impatience le rapport qui paraîtra en août 2020, où j'espère trouver la confirmation que la ligne budgétaire sera remontée à la hauteur des enjeux.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Je ne sais pas à quoi correspondent vos chiffres, monsieur Loïc Prud'homme, mais j'imagine qu'ils comprennent à la fois les investissements de l'État et ceux des collectivités ; or, pour ma part, je ne peux évoquer que ceux réalisés par l'État.

En tout état de cause, je vous confirme que les trois quarts de nos investissements en matière de transports vont au secteur ferroviaire – les débats budgétaires nous donneront certainement l'occasion de le vérifier – et qu'au cours des années précédentes, nous avons mis en place quatre TGV simultanément, laissant notre réseau ferré se dégrader.

Vous me direz peut-être qu'on peut à la fois investir dans le TGV et entretenir le réseau. Pour ma part, depuis deux ans, j'ai précisément souhaité que l'on arrête de promettre de tout faire en même temps, et que l'on fasse plutôt en sorte de maintenir une trajectoire réaliste et financée.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle est saisie des amendements identiques CD518 de M. Bertrand Pancher et CD778 de Mme Valérie Lacroute.*

**M. François-Michel Lambert.** L'amendement CD518 s'inscrit dans la logique du projet de loi et vise à rendre beaucoup plus lisible et efficace la couverture de l'intégralité du territoire par une autorité organisatrice de la mobilité.

**Mme Valérie Lacroute.** L'amendement identique CD778 vise à rendre plus lisible la politique en matière de transports.

Pour cela, nous ne souhaitons pas retirer aux communes leur compétence en matière de mobilité, mais faire en sorte que cette compétence revienne aux communautés de communes au 1<sup>er</sup> juillet 2021, afin d'améliorer la cohérence de l'offre dans ce domaine. Ce changement d'échelle, préconisé par le Groupement des autorités responsables de transport (GART), permettrait en effet que la compétence s'exerce sur un périmètre beaucoup plus vaste que celui d'une commune.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Je suis un peu étonnée de voir un amendement proposer de revenir sur un équilibre issu de longues discussions associant toutes les associations de collectivités : le choix a été fait de retenir l'intercommunalité comme le niveau d'exercice de la compétence en matière de mobilité, à partir de décisions prises par les communes. Souvenons-nous que, dans d'autres domaines, le transfert forcé de compétences a parfois suscité une certaine incompréhension de la part des communes.

Dans le cadre de l'équilibre que nous avons retenu, il est prévu que, lorsque des services de transport réguliers ont été mis en place par une commune, celle-ci puisse décider de continuer à les organiser, dans la mesure où il y a tout lieu de supposer qu'ils répondent à un besoin spécifiquement communal. Cet équilibre me paraît être le bon, et je ne pense pas qu'il soit souhaitable de remettre en question une solution retenue au terme de longs mois de débat entre les différents niveaux de collectivités. Je suggère donc le retrait de ces amendements, et émettrai à défaut un avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis défavorable, d'autant que les communes concernées ne sont qu'une petite soixantaine.

**Mme Valérie Lacroute.** Effectivement, très peu de communes ont vocation à rester concernées par cette situation. J'ai bien compris que mon amendement ne serait pas adopté mais je le maintiens, car il est important que chacun prenne conscience du fait que la mobilité ne s'arrête pas au périmètre communal. Quand une communauté de communes ou un syndicat mixte a la compétence « transports », on a généralement affaire à des communes d'une certaine importance, dont l'avis reste essentiel au sein de la collectivité dont elles font partie. Dans l'intérêt des usagers, il me semble essentiel d'en tenir compte.

*La commission rejette les amendements identiques CD518 et CD778.*

*Elle examine, en discussion commune, les amendements CD471 de M. Lionel Causse et CD28 de M. Vincent Descoeur.*

**M. Alain Perea.** L'amendement CD471 est défendu.

**M. Vincent Descoeur.** L'amendement CD28 également.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Compte tenu des avis défavorables sur les amendements précédents, par cohérence, j'émet également un avis défavorable à ces amendements.

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

*La commission rejette successivement les amendements CD471 et CD28.*

*Elle est saisie de l'amendement CD776 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** Si j'ai peu d'espoir que l'amendement CD776 connaisse aujourd'hui un meilleur sort qu'en première lecture, il me semble important d'appeler l'attention de notre commission sur l'intérêt qu'il y aurait à rétablir le troisième cas de réversibilité de la prise de compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM) locale par la région en substitution de la communauté de communes.

En effet, le temps que les communautés de communes prennent leur envol et soient en mesure d'exercer leurs nouvelles compétences avec assurance, il peut être intéressant de permettre aux communes de reprendre la compétence « mobilité » dans certains cas, à l'échelle de leur territoire. Cette mesure ayant vocation à introduire un peu de souplesse dans le dispositif serait de nature à soulager la région exerçant la compétence « mobilité » à l'échelle régionale et, même si nous ne l'adoptons pas aujourd'hui, il serait bon d'y réfléchir.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Comme Mme Valérie Lacroute le supposait, je suis défavorable à son amendement, car j'estime qu'il convient de préserver l'équilibre général précédemment défini.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine, en discussion commune, les amendements identiques CD26 de M. Vincent Descoeur et CD375 de Mme Valérie Rabault, ainsi que les amendements CD27 de M. Vincent Descoeur, CD376 de Mme Valérie Rabault, CD526 de M. Martial Saddier et CD377 de M. Christophe Bouillon.*

**M. Vincent Descoeur.** L'amendement CD26 vise à ce que le transfert des services de transport public – interurbains, réguliers ou à la demande et organisation des transports scolaires – de la région vers une communauté de communes ou une commune se fasse après accord du conseil régional et dans un délai convenu avec celui-ci.

**M. Christophe Bouillon.** L'amendement CD375 est défendu, de même que les amendements CD376 et CD377.

**M. Vincent Descoeur.** L'amendement CD27 est défendu.

**M. Jean-Yves Bony.** L'amendement CD526 également.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** La pause estivale ne m'a pas fait changer d'avis : je reste défavorable à toute remise en cause de l'équilibre défini en accord avec les différentes associations de collectivités. D'une part, l'intercommunalité ne doit pas venir choisir, parmi les services organisés par la région, ceux dont elle souhaite reprendre l'organisation – le cas échéant, elle doit reprendre la compétence dans son intégralité ; d'autre part, sa décision doit pouvoir être prise de droit, c'est-à-dire qu'elle ne doit pas être soumise à un accord ou à un avis de la région.

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

*La commission rejette les amendements identiques CD26 et CD375, puis les amendements CD27, CD376, CD526 et CD377.*

*Elle est saisie de l'amendement CD224 de M. Loïc Prud'homme.*

**M. Loïc Prud'homme.** Comme en première lecture, cet amendement vise à remettre sur la table la discussion sur les transports urbains sans billetterie. La gratuité permet en effet de développer la fréquentation de ces transports et ainsi de désengorger les grandes villes de façon beaucoup plus efficace que ne sauraient le faire certains projets ubuesques, consistant à construire plus de routes pour mettre encore plus de voitures dessus – ce qui n'est évidemment pas l'alpha et l'oméga pour faire disparaître les thromboses urbaines sur les rocadés.

La gratuité est une solution qui a déjà fait ses preuves dans plusieurs communes, notamment à Dunkerque, qui vient de faire un bilan tout à fait positif de cette mesure à l'issue d'une année de mise en œuvre : la fréquentation des transports en commun y est en augmentation et les opérateurs – qui sont souvent les mêmes que dans d'autres villes où la billetterie est payante – se satisfont eux aussi de ce mode de fonctionnement, ce qui montre bien qu'ils s'y retrouvent sur le plan financier.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Nous avons déjà eu ce débat avant l'été ; je répète que les autorités organisatrices ont tout à fait la possibilité de définir leur politique tarifaire. Si comme vous l'avez dit, Dunkerque a fait le choix de la gratuité dans une ville où la culture était jusqu'alors celle du tout-voiture, mais le contexte n'est pas nécessairement le même ailleurs. Toulouse par exemple se caractérise par une offre ferroviaire tout à fait sous-dimensionnée ; c'est pourquoi je me suis fixé l'objectif de créer des réseaux express régionaux (RER) autour de chaque métropole. Chaque situation appelle une réponse appropriée ; laissons les collectivités exercer pleinement leurs compétences, notamment dans le choix de leurs politiques tarifaires.

Je suggère donc le retrait de cet amendement ; sinon, mon avis sera défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Nous avons effectivement déjà eu ce débat en première lecture ; nous y avons d'ailleurs consacré un certain temps en séance publique. Pour ma part, je défends le principe de la libre administration des collectivités, même si je suis plutôt contre la gratuité. En effet, à force de tout donner gratuitement aux citoyens, on leur fait perdre toute idée de ce que coûtent ces services, ce qui ne me semble pas une bonne chose. Avis défavorable.

**M. Loïc Prud'homme.** Je ne conteste pas le fait que les services aient un coût, mais le principe de transports urbains sans billetterie correspond ici à des enjeux écologiques importants. La ville de Dunkerque n'est pas la seule à avoir opté pour le transport sans billetterie : d'autres villes, parfois beaucoup moins « accros » à la voiture, ont fait le même choix. J'en veux pour preuve que, la semaine prochaine, Châteauroux organise la deuxième édition des Rencontres internationales du transport gratuit : j'espère que vous vous y rendrez, madame la ministre, afin de voir comment les solutions de ce type peuvent améliorer la situation dans les villes concernées.

Pour ce qui est du principe de la libre administration de la politique tarifaire, défendu par M. le rapporteur, je ne le remets pas en cause : mon propos est simplement de rouvrir la discussion sur les transports urbains sans billetterie. Certes, tout service a un coût, mais offrir la gratuité aux usagers relève du choix politique. Ainsi a-t-on décidé, il y a bien longtemps, que l'éducation de nos enfants devait être gratuite, ce que personne ne songerait plus à remettre en cause aujourd'hui – on imagine difficilement de devoir acheter des tickets pour leur permettre d'aller à l'école. Compte tenu des enjeux, en particulier de l'urgence climatique, il faut bien trouver des solutions pour laisser nos bagnoles au garage – si possible de manière définitive.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine l'amendement CD774 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** En première lecture, l'amendement CD1113 a ajouté au texte du Sénat la lutte contre l'étalement urbain dans les compétences des AOM.

Ce sujet étant déjà pris en compte dans les documents d'urbanisme, qu'il s'agisse du plan local d'urbanisme (PLU), du plan local d'urbanisme intercommunal (PLUI) ou de tout type de schéma, il me paraît à la fois inutile et dangereux de l'inscrire dans les compétences des AOM, car cela présente un risque pour le déploiement des mobilités dans les territoires

qui en sont aujourd'hui privés. En effet, si une AOM souhaite organiser un transport dans un hameau, on ne peut exclure qu'une association s'y oppose au motif que ce projet encourage l'étalement urbain, ce qui pourrait pénaliser des collectivités soucieuses de bien faire en mettant des transports en place. Il s'agit avant tout de prémunir les autorités organisatrices de la mobilité contre tout risque de contentieux.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Après un débat en commission, nous avons légèrement modifié en séance la rédaction relative au point ici évoqué, afin qu'il n'y ait aucune ambiguïté sur les responsabilités de chacun.

Nous sommes actuellement confrontés à un énorme problème d'artificialisation des sols et, par ailleurs, nos concitoyens sont souvent incités à aller habiter de plus en plus loin des grandes agglomérations, dans des zones où ils sont systématiquement obligés d'utiliser une voiture non seulement pour se rendre au travail, mais aussi pour effectuer le moindre achat. Dans un tel contexte, il me paraît légitime d'écrire que les autorités organisatrices contribuent aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain, et que les services mis en place doivent précisément venir soutenir les objectifs que les communes peuvent poursuivre, notamment en termes de polarisation des activités, dans le cadre de leurs PLU. La rédaction du texte ne me paraît pas porter à confusion sur la responsabilité de chacun ; c'est pourquoi je suis défavorable à cet amendement visant à remettre en cause ce qui a été adopté en première lecture.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** L'avis des AOM n'est que consultatif, et non décisionnaire : de ce fait, le risque évoqué par les auteurs de cet amendement est inexistant. Nous pourrions reparler de l'exemple que vous avez cité, madame Valérie Lacroute, mais je pourrais vous en citer des tonnes qui vont dans le sens totalement inverse...

**M. Jean-Marie Sermier.** Franchement, nous avons là un amendement de bon sens, dépourvu de toute arrière-pensée politicienne ; je suis un peu étonné par votre réponse, madame la ministre, qui ne peut qu'alimenter le risque que nous évoquons.

Si j'ai bien compris, vous nous dites qu'il faut limiter l'étalement urbain et faire en sorte d'éviter que nos concitoyens soient obligés de prendre leur automobile pour aller travailler, utiliser les services offerts en centre-ville et éventuellement conduire leurs enfants au collège et au lycée. Je ne vous fais nullement grief de vos propos, mais je pense qu'ils ne manqueront pas d'être utilisés, dans quelques mois ou quelques années, par les juges administratifs amenés à se prononcer sur des documents d'urbanisme, pour expliquer qu'on ne peut pas développer la constructibilité dans les zones peu denses.

Dans ma circonscription, qui comprend 160 communes, dont la plupart sont rurales – on compte de nombreuses circonscriptions de ce type en France –, on est en train de développer les PLUI, conformément à l'obligation qui est faite aux intercommunalités, et cela ne se fait pas sans difficultés.

Les petites communes, situées loin de tout transport collectif digne de ce nom, vont recourir à diverses solutions de bon sens pour améliorer la mobilité de leurs habitants, par exemple en développant l'auto-partage ou en mettant en place quelques lignes de bus. Une fois qu'elles auront fait cet effort, elles risquent de s'entendre dire que, situées à quinze ou vingt kilomètres de la ville la plus proche, leur mobilité n'a rien à voir avec celle des communes périurbaines, régulièrement desservies par des lignes de transport en commun qui les relient à la ville. L'affirmation inscrite dans le texte de loi, selon laquelle il faut lutter

contre l'étalement urbain, risque alors de se retourner contre les communes rurales, qui se heurteront fréquemment à des refus de la part des services de l'État – car il y a loin de la coupe aux lèvres : la position exprimée à un moment donné par un ministre est une chose, la mise en application sur le terrain plusieurs années plus tard une autre ! – ou à des annulations par le juge administratif.

Le groupe Les Républicains est donc tout à fait défavorable à la mention dans ce texte de la lutte contre l'étalement urbain. Il existe mille façons de gérer l'étalement urbain, et nous sommes tout à fait d'accord sur la nécessité de le contenir. J'ai moi-même été maire d'une ville qui est en train de terminer son PLUI et s'apprête à rendre non constructibles quarante hectares sur cinquante-cinq : cela prouve que c'est possible. En revanche, il faut absolument éviter que les petites communes rurales très éloignées de tout, notamment des transports collectifs, se voient pénalisées par l'inscription dans la loi de cette opposition de principe à l'étalement urbain, et se retrouvent avec un boulet de plus au pied.

**Mme Valérie Lacroute.** Nous sommes totalement d'accord avec vous, madame la ministre, sur la nécessité de limiter l'étalement urbain. Cependant, ce n'est pas dans le cadre d'un texte sur la mobilité que ce principe doit être posé : il doit faire partie des outils d'urbanisme : le PLU, le schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF), le schéma de cohérence territoriale (SCOT) ou le PLUI.

Le débat qui s'est tenu à l'automne dernier a mis en évidence la fracture territoriale entre les métropoles et les territoires ruraux, et le Président de la République a bien compris la nécessité de redonner de l'oxygène aux territoires ruraux : c'est lui qui a promis qu'il n'y aurait plus de fermetures d'école dans les petites communes. On voit actuellement certains hameaux longtemps désertés, notamment en Île-de-France, abriter à nouveau des familles, ce dont on ne peut que se féliciter. Mais remettre une ligne de transport pour desservir un hameau, c'est quelque part favoriser l'étalement urbain, puisque cela permet à de nouveaux habitants de s'y réinstaller... Les autorités organisatrices de la mobilité risquent de céder aux pressions de certaines associations opposées à l'étalement urbain. Pour éviter d'être confrontés à de telles situations, nous devons supprimer du texte la notion de lutte contre l'étalement urbain.

**M. François-Michel Lambert.** Nous atteignons ici les limites de cette loi dite d'orientation des mobilités, puisqu'elle ne prend pas pleinement en considération les enjeux de l'aménagement du territoire. La question soulevée par nos collègues du groupe Les Républicains rappelle que la mobilité n'est pas une préoccupation hors sol, mais au contraire est étroitement liée aux choix faits en matière de structuration du territoire.

Un très intéressant rapport de France Stratégie, publié fin juillet, rappelle que la France est le pays présentant le plus fort taux d'artificialisation des terres en Europe – 47 km<sup>2</sup> pour 100 000 habitants, contre 30 km<sup>2</sup> en Espagne et 41 km<sup>2</sup> en Allemagne. La question de la mobilité doit toujours être appréciée au regard de l'aménagement du territoire, ce qui n'a malheureusement pas été fait dans le cadre des travaux préparatoires de ce projet de loi.

Par ailleurs, le fait est rarement évoqué, la France voit sa population augmenter d'un million d'habitants en l'espace d'un quinquennat, et comptera donc 74 millions d'habitants d'ici à peine trente ans. Ce point, qui ne me paraît pas avoir été pris en compte par le texte qui nous est proposé, doit aussi être intégré dans nos travaux.

Tout en comprenant parfaitement la crainte d'ordre administratif exprimée par nos collègues, je trouve qu'il serait bien dommage d'effacer du texte la notion d'étalement urbain ; mais il serait encore plus dommageable de n'envisager les choses que sous l'angle de la technicité et de la fiscalité plutôt que d'appréhender de manière globale tous les enjeux, certes complexes, liés à l'orientation des mobilités.

**M. Alain Perea.** Contrairement à ce qui vient d'être dit, j'estime que cette loi place vraiment les mobilités au cœur de l'aménagement du territoire : elle inverse complètement la façon dont les choses étaient abordées jusqu'à présent, puisqu'elle s'attache en priorité à définir la meilleure façon d'organiser les déplacements.

Jusqu'à présent, on avait toujours privilégié l'urbanisation, ce qui impliquait la définition de PLU ou de cartes communales – parfois même, on se contentait de se référer au règlement national d'urbanisme (RNU). C'est seulement après avoir travaillé à l'installation d'habitants sur leurs territoires que les élus allaient demander aux autorités organisatrices de transports (AOT) de mettre à leur disposition des transports ; parfois, ce sont même les habitants qui devaient se mobiliser pour que la question des transports soit prise en compte. Une telle façon de procéder ne pouvait que favoriser un étalement urbain anarchique.

Tous les textes d'urbanisme – notamment la loi SRU en 2000 – ont essayé de lier la question des transports au développement de l'urbanisme : ainsi les SCOT ont permis de conditionner le développement urbain à la mise à disposition de transports en commun ou de moyens de déplacement adaptés. À mon sens, ce serait un oubli grave et une erreur que de ne pas faire mention dans ce texte de la nécessité de lutter contre l'étalement urbain, car nous devons montrer que nous travaillons de manière cohérente. Pour ma part, je voterai donc contre cet amendement.

**M. Jean-Marie Sermier.** Je trouve cette discussion ahurissante. J'ai toujours pensé que, s'il faut contenir l'étalement urbain, la vraie nécessité consiste surtout à obliger les AOT à proposer des solutions de transport à tous les Français, où qu'ils se trouvent. Or, à entendre notre collègue, là où il n'y a pas de lignes de transport, il faudrait interdire l'étalement urbain, et donc l'étalement humain. Autrement dit, soyons clairs, nous n'aurons plus dans ces zones de terrains constructibles. Avec cette loi, nous aurons une France à deux vitesses : d'un côté, les territoires qui ont la chance d'avoir des lignes de transport collectif et de la mobilité partagée, qui auront le droit de continuer à évoluer, et où viendront se concentrer les nouveaux arrivants – notre collègue M. François-Michel Lambert a parlé d'un million d'habitants supplémentaires chaque année –...

**M. François-Michel Lambert.** En cinq ans !

**M. Jean-Marie Sermier.** ... et de l'autre, tout le reste, partout où la mobilité n'est pas organisée, particulièrement en zone rurale : toute construction y sera de fait interdite, qu'elle soit individuelle ou collective – je rappelle qu'il existe en zone rurale des offices publics communaux et départementaux. Il ne s'agit plus d'organiser la mobilité, mais d'inscrire dans la loi une forme de discrimination proprement incroyable.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Nous reprenons le débat dans des termes absolument identiques à ceux où il se posait avant l'été, ce qui a au moins le mérite de montrer que les uns et les autres font preuve d'une certaine cohérence.

Comme l'a dit M. Alain Perea, ce texte s'inscrit dans le prolongement de la loi SRU en matière de lutte contre l'étalement urbain, et je ne peux laisser M. François-Michel Lambert affirmer que les enjeux de l'aménagement du territoire ne seraient pas pris en compte par la loi dont nous débattons. Parmi les grands objectifs de cette loi, il y a celui consistant à libérer certains de nos concitoyens de l'assignation à résidence dont ils sont actuellement frappés, faute de l'existence de services alternatifs à la voiture dans nombre de nos territoires.

Il est donc difficile de soutenir que l'on condamnerait une partie de nos territoires et de leurs habitants, ou même que l'on s'en désintéresserait, quand nous faisons exactement le contraire en apportant des réponses sous la forme de transport à la demande, de covoiturage, ou de partage de véhicules électriques – des réponses qui ont cruellement fait défaut au cours des années passées, notamment en raison du fait que, sur 80 % de notre territoire, il n'y avait pas d'autorité responsable des enjeux de mobilité.

Cette référence à l'étalement urbain n'est en aucun cas susceptible d'empêcher la création de transports en commun pour desservir les bourgs ou les petites villes : au contraire, elle vient affirmer que la mobilité doit être au service de l'objectif d'un aménagement équilibré de notre territoire, notamment par la revitalisation des cœurs de bourg ; on a trop souvent favorisé les lotissements en périphérie, ce qui a contribué à dévitaliser les centres bourgs en termes de commerces et d'habitat.

Je persiste à penser qu'il était cohérent et pertinent d'introduire en première lecture cette disposition relative à la lutte contre l'étalement urbain, et je reste donc opposée à sa suppression.

*La commission rejette l'amendement.*

*Suivant l'avis favorable du Gouvernement, elle adopte successivement les amendements rédactionnels CD561 et CD85 du rapporteur.*

*Elle est saisie de l'amendement CD378 de M. Christophe Bouillon.*

**M. Christophe Bouillon.** Cet amendement est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Même avis que précédemment. La définition des services d'intérêt régional ici proposée ne me paraît pas nécessaire et découle du fait que les collectivités peuvent intervenir uniquement en respectant les compétences attribuées par ailleurs à d'autres collectivités. Je suggère donc le retrait de cet amendement.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine l'amendement CD775 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** Le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) est un schéma régional de planification qui fusionne plusieurs documents sectoriels ou schémas existants. Intégrer le schéma régional de la mobilité au SRADDET permettrait de procéder à une planification plus large et à une politique d'aménagement du territoire plus cohérente : tel est l'objet de l'amendement CD775.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** La disposition proposée laisse penser qu'il serait nécessaire d'intégrer un nouveau schéma au SRADDET. Si les régions auront naturellement la possibilité de le faire, il n'est pas dans la volonté du Gouvernement d'alourdir les procédures en le leur imposant systématiquement. Je reste donc défavorable à cet amendement.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis : laissons les collectivités gérer elles-mêmes leurs schémas.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle est saisie de l'amendement CD379 de M. Christophe Bouillon.*

**M. Christophe Bouillon.** Défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Cet amendement me semblant satisfait, j'invite M. Christophe Bouillon à le retirer ; sinon, avis défavorable.

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

**M. Christophe Bouillon.** Je retire mon amendement.

*L'amendement CD379 est retiré.*

*Elle est saisie de l'amendement CD380 de M. Christophe Bouillon.*

**M. Christophe Bouillon.** Défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Cet amendement est satisfait.

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

**M. Christophe Bouillon.** Je retire mon amendement.

*L'amendement CD380 est retiré.*

*Suivant l'avis favorable du Gouvernement, la commission adopte l'amendement de coordination CD86 du rapporteur.*

*Elle examine l'amendement CD87 du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Cet amendement de coordination vise à permettre à Île-de-France Mobilités de déléguer, comme peut le faire toute autre AOM régionale, non seulement l'organisation de services de transport, mais aussi ses attributions en matière de conseil en mobilité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle examine l'amendement CD88 du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Dans sa rédaction adoptée par l'Assemblée nationale, l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi modifie l'article L. 1241-4 du code des transports afin de confier à Île-de-France Mobilités (IDFM) les missions de maintenance et de renouvellement des équipements des gares, des sites de maintenance et de remisage, ainsi que des postes de commande centralisés du Grand Paris Express qui ne relèvent pas du périmètre de gestion technique de la Régie autonome des transports parisiens (RATP).

La présente proposition de rédaction vise à clarifier la répartition des missions entre la RATP et IDFM, en faisant référence à la notion d'« éléments » plutôt que d'« équipements », en précisant que la RATP assure la gestion technique des éléments dont le périmètre est défini aux articles 20 et 20-2 de la loi relative au Grand Paris et en prévoyant qu'IDFM assure les missions de maintenance et de renouvellement des éléments qui ne relèvent pas du périmètre de gestion technique de la RATP.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** L'amendement CD88 vise à préciser la rédaction introduite en première lecture, en coordination avec Île-de-France Mobilités, sous une forme tout à la fois plus simple et plus claire. Avis favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle est saisie de l'amendement CD383 de Mme Valérie Rabault.*

**M. Christophe Bouillon.** L'article L. 3111-5 du code des transports prévoit qu'une convention entre les autorités organisatrices concernées fixe les modalités du transfert et les conditions de financement des services de transport non urbains transférés, en tenant compte notamment d'une éventuelle modification du périmètre de l'assiette du versement transport. L'amendement CD383 vise à remédier à l'imprécision résultant de l'emploi de l'adjectif « éventuelle ».

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Cet amendement pourrait heurter le principe de neutralité financière des transferts entre

collectivités dans la mesure où il autorise les régions à réduire la compensation des charges transférées du versement transport potentiel, ce qui obligerait les AOM à prélever ce versement au taux maximum. Je suggère le retrait, sinon, avis défavorable.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle adopte les deux amendements rédactionnels du rapporteur, CD89 et CD90.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CD780 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement me donne l'opportunité de venir aux nouvelles. L'été est passé, les services ont pu travailler à l'objet de cet amendement, consistant à rétablir la procédure de consultation de l'AOM par les services de l'éducation nationale concernant les projets de modification des temps scolaires. La rentrée scolaire est passée, nous souhaitons préparer la prochaine.

Mme la ministre peut-elle nous dire si les décrets ont été préparés afin de contraindre les AOM et les services de l'éducation nationale à se concerter au sujet des modifications des temps scolaires ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Ces dispositions sont de nature réglementaire, et il reste nécessaire de modifier le code de l'éducation pour tenir compte des répartitions de compétences issues de la loi NOTRE. Je ne peux vous dire si le ministère de l'éducation nationale a profité de l'été pour proposer le décret modificatif, mais je suggérerai à M. Jean-Michel Blanquer de profiter des textes d'application de ce projet de loi pour assurer cette mise en cohérence.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. J'en profite pour signaler que je n'ai pas reçu de plaintes dans mon secteur à ce sujet cette année...

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle adopte les deux amendements rédactionnels du rapporteur, CD858 et CD859.*

*Elle est ensuite saisie des amendements identiques CD538 de M. Bertrand Pancher, CD615 du rapporteur et CD779 de Mme Valérie Lacroute.*

**M. François-Michel Lambert.** L'amendement CD538 est défendu, mais je veux insister sur son importance, notamment pour la métropole de Lyon.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Comme l'a rappelé la ministre en introduction, nous avons profité de l'été pour effectuer quelques aménagements et revenir sur certains points que nous avons peut-être balayés trop rapidement. Mon amendement CD615, comme ceux de mes collègues, concerne un nombre limité d'entités – la métropole de Lyon et les EPCI à fiscalité propre de plus de 400 000 habitants comme Bordeaux ou Toulouse – et garantit la stabilité de la gouvernance des syndicats compétents en matière d'organisation de la mobilité. Cette demande nous a semblé tout à fait justifiée.

**Mme Valérie Lacroute.** Mon amendement CD779 va probablement tomber, mais je remercie le rapporteur d'avoir pris en compte cette demande formulée par différents collègues avant l'été et d'avoir mis l'été à profit pour prendre en compte une des demandes du groupe Les Républicains.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Votre amendement ne va pas tomber, madame Valérie Lacroute, puisqu'il est identique. Il sera adopté en même temps que les autres.

**Mme Valérie Lacroute.** C'est encore mieux...

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Effectivement, l'été a porté conseil et je comprends le souci de ne pas fragiliser des structures existantes et de ne pas freiner la coopération au sein des syndicats mixtes dans les métropoles. Avis favorable.

*La commission adopte les amendements identiques.*

*Elle adopte ensuite l'amendement de coordination CD91 du rapporteur.*

*Ensuite de quoi, elle examine, en discussion commune, les amendements CD472 et CD474 de M. Lionel Causse.*

**M. Alain Perea.** Ils sont tous les deux défendus.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Il s'agit toujours de permettre aux communautés de communes d'exercer leurs compétences, y compris s'il existe des problèmes de majorité au sein des EPCI. Ce sujet dépasse les questions de mobilité et pourra être traité dans le cadre du texte que présentera M. Sébastien Lecornu. Je propose le retrait de ces amendements.

*Les amendements sont retirés.*

*Enfin, la commission adopte l'article 1<sup>er</sup> modifié.*

**Article 1<sup>er</sup> bis AA** (article L. 1211-3 du code des transports) : *Objectifs généraux de la politique des transports : pôles d'échanges multimodaux*

*La commission adopte l'article 1<sup>er</sup> bis AA sans modification.*

**Article 1<sup>er</sup> bis A** (article L. 2213-4 du code général des collectivités territoriales) : *Restrictions de circulation sur les îles mono-communales*

*La commission adopte l'article 1<sup>er</sup> bis A sans modification.*

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

*La commission adopte l'article 1<sup>er</sup> bis B sans modification.*

*La séance, suspendue à 18 heures 10, est reprise à 18 heures 20.*

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

*La commission adopte l'article 1<sup>er</sup> bis sans modification.*

**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. 2531-9, 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*

*La commission est saisie de l'amendement CD38 de M. Vincent Descoeur.*

**M. Vincent Descoeur.** Cet amendement propose d'intégrer les infrastructures au sein du périmètre de financement du « versement mobilité ».

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Je confirme à M. Vincent Descoeur, après une nouvelle vérification au cours de l'été, qu'il est d'ores et déjà possible de financer des infrastructures, comme le prévoit l'article L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales. Ce dernier n'est pas modifié et précise que le versement transport, qui deviendra le versement mobilité suite à l'adoption de ce projet de loi, peut être affecté à des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant de la compétence des autorités organisatrices de la mobilité. Cet amendement est satisfait ; je suggère donc son retrait.

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

**M. Vincent Descoeur.** Si mon amendement est satisfait, je le suis aussi...

*L'amendement est retiré.*

*La commission en vient aux amendements en discussion commune CD29 et CD34 de M. Vincent Descoeur.*

**M. Vincent Descoeur.** Encourager le télétravail semble une bonne idée pour résoudre les problèmes de mobilité, puisque les salariés se déplacent moins dans ce cadre. Mes amendements CD29 et CD34 proposent d'exclure les rémunérations des télétravailleurs de la base retenue pour le calcul du versement transport, afin d'encourager le développement du télétravail et de réduire le nombre de déplacements quotidiens.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Le Gouvernement partage le souhait d'encourager le télétravail : la mobilité la plus propre est celle que l'on évite. Mais les ordonnances « travail » prévoient déjà de nombreuses dispositions pour encourager le télétravail. M. Julien Denormandie a également lancé un programme sur les « tiers lieux ».

Si nous souhaitons tous encourager le télétravail, la voie que vous proposez ne semble pas adaptée. Le versement transport est déjà un impôt très compliqué ; votre proposition viendrait encore aggraver cette complexité. Je suggère le retrait de ces amendements ; sinon, avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis : cette proposition serait extrêmement complexe à appliquer. Et bien que les salariés en télétravail se déplaceront moins, ils auront tout de même besoin de transports en commun les jours où ils se rendront sur leur lieu de travail. Une telle exonération ne me semble ni pertinente, ni opérante.

*La commission rejette successivement les amendements CD29 et CD34.*

*Elle se saisit de l'amendement CD33, de M. Vincent Descoeur.*

**M. Vincent Descoeur.** Si le Gouvernement partage le souhait d'encourager le télétravail, cela ne suffit pas pour obtenir un avis favorable à mes amendements... Celui-ci vise à instaurer une péréquation afin qu'une partie du versement mobilité revienne aux collectivités territoriales de départ des salariés.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Je comprends la nécessité de construire des systèmes de transport tenant compte des bassins de mobilité, et d'instaurer des solidarités entre les territoires voisins, compte tenu des trajets entre le domicile et le travail. C'est l'objet même du contrat opérationnel qui vise à la coordination et la mutualisation des interventions de chacun, notamment autour des grandes aires urbaines. Ces contrats permettront de mieux se saisir de ces enjeux, notamment pour les régions, compétentes pour les transports interurbains.

Je rappelle que la nouvelle carte intercommunale a conduit à regrouper plus souvent au sein des mêmes périmètres les localités de travail et de résidence, ce qui crée une péréquation de fait des ressources fiscales au sein du ressort territorial.

Par ailleurs, le projet de loi encourage la création de syndicats devenant autorités organisatrices sur un bassin, en permettant de moduler le versement mobilité ainsi que la péréquation entre les zones urbaines denses et les secteurs périurbains.

Autrement dit, nous disposons déjà de nombreux outils et nous pouvons faire confiance aux collectivités pour s'en saisir sans inventer un nouveau mécanisme. Je propose le retrait, sinon avis défavorable.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission est ensuite saisie de l'amendement CD36 de M. Vincent Descoeur.*

**M. Vincent Descoeur.** Cet amendement est satisfait, et donc retiré.

*L'amendement est retiré.*

*La commission en vient à l'amendement CD781 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement permettrait de moduler à la baisse le taux du versement mobilité lorsque l'autorité organisatrice ou une de ses communes décide de mettre en place la gratuité totale des transports. Il ne s'agit pas de s'opposer à la mise en place de la gratuité totale des transports par certaines AOM, mais seulement de leur attribuer un taux de versement inférieur.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Je comprends le point de vue de ceux qui estiment que certaines collectivités adoptent parfois des solutions faciles en réduisant les tarifs, voire en décidant de la gratuité des transports, sans se préoccuper des charges pesant sur les entreprises. Pour autant, cette réflexion ne me semble pas suffisamment aboutie, il serait prématuré d'aller dans ce sens. Je suggère le retrait ; sinon, avis défavorable.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission en vient à l'amendement CD32 de M. Vincent Descoeur.*

**M. Vincent Descoeur.** Cet amendement s'inscrit dans le droit fil des précédents. Il détaillait les investissements qui auraient pu bénéficier du versement transport. Après avoir entendu les propos de la ministre, je considère qu'il est satisfait.

*L'amendement est retiré.*

*La commission est saisie de l'amendement CD772 de M. Jean-Marie Sermier.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Dans la logique des amendements qui viennent d'être défendus, celui-ci précise que le taux du versement mobilité peut être réduit dans le cas où une commune appartenant au ressort territorial, ou une autorité organisatrice de la mobilité, décide de mettre en place la gratuité totale des transports en commun.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Ma réponse sera la même que pour l'amendement CD781 : retrait, sinon avis défavorable.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission en vient à l'amendement CD787 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** Le versement mobilité doit servir à développer l'offre de transports ou à réaliser des investissements, et non à financer la gratuité des transports. J'ai bien compris que la réflexion n'était pas tout à fait mûre, mais cette question figurera dans les programmes présentés pour les élections municipales au mois de mars prochain. Je trouve dommage que les collectivités se servent du prélèvement qu'elles effectuent sur les entreprises pour offrir la gratuité des transports à leurs administrés.

Il est proposé d'interdire qu'une politique générale de gratuité soit financée par le versement mobilité acquitté par les entreprises, qui prennent une part importante du financement du transport à leur charge.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** La solution retenue ici poserait de nombreuses difficultés. Lorsque les recettes d'un service de transport ne représentent que 5 % de son budget, on pourrait comprendre que cet amendement interdise purement et simplement de le financer avec le versement transport dès lors que l'on aura renoncé à ces 5 %... Cela ne me semble pas la bonne voie. Retrait, sinon avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Madame Valérie Lacroute sait que, tout comme elle, je ne suis pas très favorable à la gratuité, mais laissons aux collectivités le choix dans ce qui relève de leurs compétences.

**Mme Valérie Lacroute.** Cet argument ne me semble pas suffisant : nous n'hésitons pas à imposer un certain nombre de choses aux collectivités dans d'autres articles...

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission en vient à l'amendement CD547 de M. Bertrand Pancher.*

**M. François-Michel Lambert.** Cet amendement est crucial pour permettre le bon recouvrement du versement mobilité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Assurer un meilleur suivi du versement mobilité est une préoccupation légitime, récurrente et ancienne des AOM, compte tenu de la complexité de cette ressource.

En première lecture, j'ai indiqué que l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale (ACOSS) a fait des propositions au Groupement des autorités responsables de transport (GART) en ce sens, notamment en proposant une expérimentation pendant un an.

Le GART a accepté le cadre proposé par l'ACOSS lors de son conseil d'administration du 2 juillet, ce qui va permettre de progresser. Je propose donc le retrait de cet amendement ; sinon, avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même si le GART est dubitatif quant aux informations qu'il va pouvoir recueillir, et nous veillerons au grain à ce sujet, laissons l'expérimentation se faire. La porte a été entrebâillée, engouffrons-nous dedans et les choses iront du mieux possible.

**M. François-Michel Lambert.** Cet amendement a été déposé par M. Bertrand Pancher, qui suit la question de plus près que moi. Il m'a indiqué que le GART n'était pas satisfait de la réponse de l'ACOSS. Pour reprendre au bond les propos du rapporteur, si nous voulons nous engouffrer dans la brèche ouverte, il ne suffit pas d'une expérimentation, il faut transformer le texte du projet de loi.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je précise que le GART est favorable à la solution proposée par l'ACOSS. Il a accepté de travailler et d'avancer sur cette base. C'est tout de même une avancée considérable, que nous n'avions jamais réussi à obtenir. Ne boudons pas la chance que nous avons d'y voir enfin un peu plus clair sur ces versements.

**M. François-Michel Lambert.** Je retire l'amendement, M. Bertrand Pancher y reviendra peut-être en séance.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine les amendements identiques CD31 de M. Vincent Descoeur et CD332 de M. Jean-Yves Bony.*

**M. Vincent Descoeur.** Cet amendement est satisfait, et donc retiré.

**M. Jean-Yves Bony.** Pour ne pas contrarier notre collègue M. Vincent Descoeur, je vais également retirer mon amendement...

*Les amendements sont retirés.*

*Les amendements CD30 de M. Vincent Descoeur et CD338 de M. Jean-Yves Bony sont également retirés.*

*La commission en vient aux amendements identiques CD549 de M. Bertrand Pancher et CD784 de Mme Valérie Lacroute.*

**M. François-Michel Lambert.** Cet amendement est dans la logique du précédent, je le retire également.

*L'amendement CD549 est retiré.*

**Mme Valérie Lacroute.** Pour avoir échangé à ce sujet avec le GART, je concède que la réponse apportée par l'ACOSS est une avancée, mais elle n'est pas suffisante au regard des demandes du GART.

Mon amendement CD784 prévoit que les échanges d'informations soient mensuels, et non annuels. Je remercie la ministre et le rapporteur d'avoir appuyé la démarche du GART, mais l'ACOSS n'a pas répondu à toutes ses demandes. Je maintiens donc mon amendement : quand bien même une expérimentation aura lieu, il sera nécessaire d'y revenir.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** J'entends les propos de Mme Valérie Lacroute, je pense néanmoins qu'il faut donner toutes ses chances à cette expérimentation. Avis défavorable.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission est saisie de l'amendement CD92 du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Cet amendement a pour effet de supprimer l'alinéa 28, qui est redondant avec l'alinéa 21 de l'article 2.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Avis favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*En conséquence, les amendements identiques CD35 de M. Vincent Descoeur et CD343 de M. Jean-Yves Bony tombent.*

*La commission en vient à l'amendement CD783 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement a pour objet de supprimer la référence aux aires urbaines de 50 000 habitants pour le versement mobilité afin que les syndicats mixtes de type SRU puissent financer ces nouvelles compétences.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Un syndicat mixte dit « SRU » peut lever un versement transport en complément de celui mis en place par les AOM, pour financer son action de coordination dans les espaces à dominante urbaine de plus de 50 000 habitants avec une commune de plus de 15 000 habitants.

Vous proposez d'étendre le périmètre de perception du versement additionnel pour que les syndicats puissent financer les nouvelles compétences que le projet de loi leur confie.

En supprimant les critères attachés à la taille de l'aire urbaine, votre amendement augmenterait la pression fiscale sur les employeurs dans de petites aires urbaines, et donc pénaliserait le coût du travail dans ces territoires fragiles, ce qui n'est pas l'objectif du Gouvernement. Avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis, en considération de la sauvegarde des petites entreprises en milieu rural.

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission en vient l'amendement CD385 de Mme Valérie Rabault.*

**M. Christophe Bouillon.** Il est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Nous en avons débattu au mois de juin : le versement additionnel a pour objet de financer de la coordination, pas de créer de nouveaux services. Cet amendement alourdirait considérablement la fiscalité qui pèse sur les entreprises, ce n'est pas la position du Gouvernement. Avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Avis défavorable, comme en première lecture.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle en vient à l'amendement CD386 de Mme Valérie Rabault.*

**M. Christophe Bouillon.** Il est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Cet amendement aurait pour effet d'interdire aux syndicats mixtes de porter à zéro le taux du versement mobilité additionnel. C'est un choix que les syndicats SRU doivent pouvoir faire, je ne vois pas l'intérêt de les en empêcher. Avis défavorable.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD626 de M. Jean-François Cesarini.*

**M. Jean-François Cesarini.** Dans les EPCI très étendus, les entreprises des communes situées loin de la ville centre et de son réseau de transports en commun paient le versement mobilité pour des infrastructures qui ne les servent pas, ni leurs salariés.

Cet amendement répond à cette injustice qui est le sujet de nombreuses tensions dans certaines grandes intercommunalités, en permettant la mise en place de taux différenciés du versement mobilité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Pour favoriser la création de syndicats mixtes, nous avons permis de moduler le versement mobilités entre EPCI au sein d'un même syndicat. Vous proposez d'aller plus loin et de permettre la modulation au sein des EPCI.

À la suite des concertations que nous avons menées pour la préparation de ce projet avec différentes collectivités, nous n'avons pas souhaité aller dans ce sens afin de ne pas courir le risque que ce versement ne devienne une redevance pour service rendu. Dans quelques cas, les écarts entre les niveaux de services offerts au sein d'un même EPCI sont importants, mais il n'est pas pour autant souhaitable d'ouvrir trop largement cette possibilité de modulation au sein d'un même EPCI, à moins d'entrer dans une autre logique.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. Ajouter un critère supplémentaire au dispositif de modulation prévu à l'alinéa 35 rendrait le dispositif excessivement complexe, d'autant que le critère proposé manque de précision.

**M. Vincent Thiébaud.** Nous devons néanmoins faire face à la problématique posée dans certains EPCI qui s'étendent sur des dizaines, voire des trentaines de kilomètres. De réelles questions se posent, et je comprends l'amendement présenté par notre collègue. Ainsi, ma circonscription abrite une grosse communauté d'agglomération de trente-six communes qui contient des zones n'ayant aucun point commun en termes de transports.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD387 de Mme Valérie Rabault.*

**M. Christophe Bouillon.** Une fois de plus, je me contenterai de dire que l'amendement est défendu car nous avons débattu de ces sujets en première lecture. Je voudrais seulement savoir si les lignes ont bougé depuis.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Je crains de vous décevoir : les lignes n'ont pas bougé... Avis défavorable.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle en vient ensuite à l'amendement CD782 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** Toujours à propos du versement additionnel, possible pour un syndicat mixte de type SRU, cet amendement prévoit que la modulation du taux de versement mobilité additionnel sur le périmètre des EPCI qui le composent peut également être motivée par l'existence d'un service régulier de transports publics. Il ne me semble pas juste fiscalement d'imposer un versement mobilité additionnel aux entreprises qui ne sont pas desservies par des transports en commun.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Le versement additionnel a pour objet de financer de la coordination, et non des services. Il n'y a pas de lien, à mes yeux en tout cas, avec l'existence d'un service de transport régulier. Il ne me semble donc pas utile ni souhaitable d'aller dans le sens proposé par cet amendement. Avis défavorable.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite les amendements identiques CD37 de M. Vincent Descoeur et CD388 de Mme Marie-Noëlle Battistel.*

**M. Vincent Descoeur.** L'amendement CD37 vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique n'aura pas d'incidence pour les territoires les moins peuplés.

**M. Christophe Bouillon.** Mme Marie-Noëlle Battistel, première signataire de l'amendement CD388, tire argument de son expérience de terrain. Dans les zones de faible densité, il existe une inquiétude légitime qu'une réduction du taux de versement mobilité n'entraîne une baisse de l'offre. C'est le sens de cet amendement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Effectivement, la possibilité est offerte de moduler le taux de versement mobilité au sein d'un syndicat mixte : l'interdire aurait constitué un frein à la création de syndicats mixtes. Mais je rappelle qu'il s'agit d'un impôt, non d'une redevance ; il n'y a donc pas lieu d'établir un lien entre la mise en place d'un versement moins important et une baisse des services dans les territoires concernés. Cette précision ne me semble donc pas utile ; elle risquerait même de créer une confusion sur la nature du versement transport. Je suggère donc le retrait de cet amendement ; sinon, avis défavorable.

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

*La commission rejette les amendements.*

*Elle adopte ensuite l'article 2 modifié.*

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

*La commission est saisie de l'amendement CD815 de M. Bertrand Pancher.*

**M. François-Michel Lambert.** Cet amendement rétablit l'article 2 bis, introduit par le Sénat et supprimé en première lecture par l'Assemblée nationale.

Il attribue une partie du produit de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) au financement des services de mobilité dans les territoires peu denses.

En effet, le projet de loi entend donner la faculté aux communautés de communes d'instituer un versement mobilité. Ce prélèvement ayant pour assiette la masse salariale, ses rendements seront limités dans les zones où l'activité économique est faible et les entreprises peu implantées.

Pour éviter cette fracture territoriale, nous devons repenser notre approche ; c'est tout le sens de cet amendement qui permettra aux communautés de communes isolées de proposer des alternatives à l'utilisation de la voiture individuelle, et ainsi de renforcer ces territoires où des tensions sont apparues ces derniers mois.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Je rappelle qu'en amont de la commission mixte paritaire, le Premier ministre a explicité le financement prévu pour les autorités organisatrices qui ne pourraient pas lever de versement mobilité : il s'agit de tirer parti de la réforme de la fiscalité locale, qui va conduire à remplacer la taxe d'habitation par une fraction de TVA. Le gain sera d'autant plus important pour les intercommunalités que vous mentionnez que ces dernières connaissaient une progression de la taxe d'habitation très faible, voire inexistante. Nous leur offrons une ressource dynamique : 30 à 40 millions d'euros par an, ce qui permettra d'atteindre le niveau estimé nécessaire pour créer des services sur tout le territoire en trois ou quatre ans.

Par ailleurs, dans les échanges de courrier en amont de la CMP, nous avons précisé que le débat en loi de finances sur les dispositions de réforme de la fiscalité locale permettra de nous assurer de l'existence de mécanismes incitatifs à la prise de compétences.

Depuis le débat au Sénat qui avait conduit au vote de cet article, le Gouvernement a apporté des réponses. Je vous propose donc le retrait de cet amendement ; sinon, avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis, d'autant plus que nous avons travaillé sur cette question après l'échec de la CMP. On a beau tourner les schémas dans tous les sens, celui que propose le Gouvernement avec l'affectation d'une part de la TVA semble en effet le plus dynamique et le mieux à même de répondre, sur le long terme, au nécessaire désenclavement des territoires et à la non-assignation des personnes.

**Mme Valérie Lacroute.** Je souhaite dire un mot sur cette question puisqu'elle a été à l'origine de l'échec de la CMP.

Je constate que vous n'avez pas bougé d'un iota quant à la proposition qui y avait été faite, dont acte. J'étais en commission des finances lors de sa présentation aux associations. Or, l'Association des maires de France (AMF) est relativement dubitative quant à la dynamique d'une substitution d'une part de la TVA à la taxe d'habitation : rien ne permet de supposer que nous disposerons ainsi d'un montant équivalent à ce que Les Républicains ont proposé avec l'affectation d'une fraction de la TICPE. Notre proposition nous semble beaucoup plus fiable.

Cette question, vous l'avez dit, sera débattue lors de la discussion du projet de loi de finances ; c'est indispensable, car les associations représentatives des différentes collectivités de France s'interrogent beaucoup sur cette substitution : la dynamique dont il est fait état n'est pas prouvée.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** J'ai déjà dit que nous avons travaillé sur la possibilité de décorrélérer les taux de cotisation foncière des entreprises (CFE). L'Assemblée des communautés de France (ADCF), peu de temps avant la discussion en CMP, a fait savoir qu'elle ne souhaitait pas le prélèvement d'une ressource dans les territoires. Les simulations faites montrent que le remplacement du financement par la taxe d'habitation par une fraction de la TVA, en moyenne, fera passer la croissance annuelle de 1,8 % à 3,2 %. C'est sur cette base-là que l'on arrive au montant dont je viens de faire état. La Direction générale des collectivités locales (DGCL), qui dispose de tous les chiffres, pourra en faire part à la commission des finances.

On pourrait trouver pertinent d'affecter une fraction de la TICPE, mais je rappelle que notre budget n'est pas voté en excédent et que nous avons par ailleurs décidé de geler la fiscalité carbone. Ce qui en fait, appelons un chat un chat, une dotation budgétaire... Ce qui pose la question de savoir sur quelles dépenses, aujourd'hui financées par la TICPE, il va falloir rogner. La solution que nous avons trouvée permet d'attribuer une ressource dynamique et l'écart sera d'autant plus important en faveur des intercommunalités les plus fragiles. De surcroît, cela évite de réfléchir à une réaffectation de ressources, donc, à l'arrêt de telle ou telle politique.

**M. Jean-Marie Sermier.** Madame la ministre, nous votons des budgets depuis un certain nombre d'années et, effectivement, vous avez raison : la suppression d'une partie de la TICPE impliquerait une réduction du train de vie de l'État dans d'autres domaines. Mais il en est de même avec la TVA. Vous ne souhaitez donc pas réduire ce train de vie et la TVA étant plus dynamique qu'une TICPE gelée, vous comptez sur le dynamisme de la consommation nationale afin de répartir la recette au bénéfice des collectivités organisatrices de transports.

J'ajoute que vous avez calculé la fraction affectée de TVA à partir d'une consommation dynamique. Qu'en sera-t-il si une récession survient ? Vos 3,2 % seront vite revus à la baisse. Qui plus est, cela ne tient pas du tout compte de l'évolution d'un territoire : la TVA étant nationale, sa répartition l'est également, et non par collectivités. La décorrélation sera donc totale entre l'action de la collectivité et la recette fiscale qu'elle recevra, puisqu'elle n'en maîtrisera ni le taux ni la base.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** C'est précisément le principe même de la péréquation que nous souhaitons au profit de ces territoires. De tels mécanismes existent, notamment, pour les régions, dont les ressources reposent pour une part sur une fraction de TVA. En l'occurrence, en intégrant les dégrèvements, l'assiette évoluerait conformément à la dynamique de la TVA.

Je précise que le programme du Président de la République ne proposait pas une augmentation du taux de TVA, à la différence de celui d'autres candidats : il n'est donc pas question d'un prélèvement sur la consommation des ménages. Nous ne prélevons pas des ressources sur la TICPE qui servent, par exemple, à financer la transition énergétique dans le cadre du compte d'affectation spéciale (CAS) « Transition énergétique » – ce qui ne réglerait pas le problème puisqu'il faudrait trouver de nouvelles ressources pour cette dernière. Nous nous fondons sur la dynamique, que les régions bénéficiant d'une part de TVA vous confirmeront, afin d'apporter une ressource effectivement dynamique qui ne provienne pas de prélèvements sur les ressources de territoires parfois fragiles, conformément à ce que nous ont demandé les représentants des collectivités et en particulier des intercommunalités.

Je vous confirme que nous avons voulu une péréquation tout en nous assurant que les intercommunalités, y compris les plus petites, qui ne souhaiteront pas créer de services de transports réguliers, disposeront bien de la ressource nécessaire pour mettre en place le transport à la demande, l'auto-partage des véhicules électriques, le soutien au covoiturage, les plateformes de mobilités.

*La commission rejette l'amendement CD815 et l'article 2 bis demeure supprimé.*

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

*La commission examine l'amendement CD834 de M. Arnaud Viala.*

**M. Jean-Yves Bony.** Il est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Cet article d'habilitation permettra la concertation, qui a d'ailleurs commencé : j'ai demandé aux préfets de prendre l'attache des acteurs concernés. L'accord sur la philosophie de ce qui est proposé étant large, je vous propose de retirer cet amendement, sinon, avis défavorable.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle adopte ensuite l'article 3 sans modification.*

## Chapitre II

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

#### Section 1

#### **Coopération entre autorités organisatrices de la mobilité**

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

*La commission examine l'amendement CD39 de M. Vincent Descoeur.*

**M. Vincent Descoeur.** Le présent amendement vise à établir clairement les distinctions entre les acteurs de la mobilité en proposant que soient associés au comité des partenaires les représentants des acteurs professionnels de la mobilité définis par voie réglementaire.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Il est satisfait. Le Gouvernement n'a pas l'intention de remettre en cause les équilibres au sein du secteur du transport public particulier de personnes (T3P). Le renforcement des compétences des autorités organisatrices ne menace en rien les taxis. Celles-ci seront tenues de respecter la loi, notamment la réglementation de ce secteur.

Je vous suggère de retirer votre amendement ; sinon, avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. Évitions les redondances !

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CD536 de M. Martial Saddier.*

**M. Jean-Yves Bony.** Il est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Cet amendement est satisfait. Je vous suggère de le retirer ; sinon, avis défavorable.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements identiques CD43 de M. Vincent Descoeur et CD389 de Mme Valérie Rabault ainsi que l'amendement CD794 de Mme Valérie Lacroute.*

**M. Vincent Descoeur.** L'amendement CD43 vise à s'assurer qu'il est inutile d'engager une procédure de cartographie dès lors qu'elle aurait été effectuée sur l'ensemble du territoire régional à la date de promulgation de la loi. Il s'agit tout simplement d'éviter de refaire un travail qui a déjà été conduit.

**M. Christophe Bouillon.** L'amendement identique CD389 est défendu.

**Mme Valérie Lacroute.** L'amendement CD794 vise également à éviter que les régions ne soient contraintes à refaire cet exercice. M. Bruno Millienne a appelé à plusieurs reprises à faciliter le travail des collectivités ; mon amendement va dans ce sens !

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Dans la rédaction issue de la première lecture, la procédure est vraiment réduite à l'essentiel, c'est-à-dire à la concertation avec les autorités concernées. Si tout le travail a été effectué en amont, une concertation n'en reste pas moins nécessaire. Il me paraît donc utile de maintenir cette obligation.

Vos amendements sont largement satisfaits car il n'est pas question d'obliger les collectivités à se lancer dans des procédures lourdes. Je demande un retrait ; sinon, avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Nous avons longuement discuté de cette question en première lecture. Il n'est pas question de demander aux collectivités de refaire ce travail de cartographie, mais il est normal de maintenir une concertation. C'est là un moindre mal qui ne compliquera pas terriblement les choses. Avis défavorable.

*La commission rejette les amendements CD43 et CD389, puis l'amendement CD794.*

*Elle adopte l'amendement de coordination CD93 du rapporteur.*

*La commission examine ensuite l'amendement CD390 de Mme Valérie Rabault.*

**M. Christophe Bouillon.** Il est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Il est satisfait.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis : retrait, sinon, avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission examine l'amendement CD2 de M. Vincent Descoeur.*

**M. Vincent Descoeur.** Il s'agit de préciser les nominations au comité des partenaires en ajoutant une condition de représentativité pour les acteurs professionnels et les associations d'usagers.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Le Gouvernement a voulu créer un cadre de dialogue avec les usagers et les employeurs mais il souhaite laisser la composition et les règles de fonctionnement à l'initiative locale sans normer outre mesure la procédure de représentation. Il faut faire confiance aux territoires quant à la composition de ces instances de concertation.

Je vous suggère de retirer votre amendement, sinon, avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. Faisons confiance aux élus territoriaux, s'il vous plaît !

**M. Vincent Descoeur.** J'aime à entendre M. Bruno Millienne dire qu'il fait confiance aux élus territoriaux... Je suis donc satisfait par son intervention, mais je le maintiens !

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CD41.*

**M. Vincent Descoeur.** Il est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Avis défavorable ou retrait. Il faut laisser l'initiative aux élus territoriaux, qui sauront trouver la bonne composition des comités de partenaires.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je vous serai désagréable, monsieur Vincent Descoeur, en donnant un avis défavorable et en ne répétant pas mon propos précédent !

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD550 de M. Bertrand Pancher et CD796 de Mme Valérie Lacroute.*

**M. François-Michel Lambert.** Dans sa rédaction précédente, l'alinéa 18 prévoyait de réunir le comité des partenaires avant toute « évolution substantielle » de l'offre de transport. Cette formulation insuffisamment précise sur le plan juridique peut donner lieu à différentes interprétations. Pour être très clairs, notre amendement CD550 propose que la réunion soit annuelle.

**Mme Valérie Lacroute.** Mon amendement CD796 va dans le même sens.

Il est important que le comité des partenaires se réunisse : de ce point de vue, il n'y a pas de discussion. Néanmoins, une obligation de réunion pour toute « évolution substantielle » n'est pas opportune. Vous qui avez présidé la RATP, madame la ministre, savez très bien qu'une « évolution substantielle » ni précisée ni quantifiée ne signifie pas grand-chose. Mieux vaut supprimer cette formulation et, en contrepartie, demander au comité de partenaires de se réunir une fois par an pour échanger. En matière de transports, nous devrions nous entendre là-dessus...

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Je comprends votre souhait de simplification. Cela étant, le comité des partenaires serait vidé de son sens si, finalement, il ne se réunissait pas nécessairement avant la décision de l'autorité organisatrice. Les offres de transports n'évoluent tout de même pas en permanence : si l'autorité souhaite procéder à des évolutions importantes et que l'on veut maintenir toute sa portée au comité des partenaires, il est souhaitable de maintenir le principe d'une consultation. Avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. La rédaction de l'alinéa 20 avait été clarifiée en première lecture pour établir que la consultation du comité des partenaires aura lieu au moins une fois par an et qu'une consultation supplémentaire devra avoir lieu avant toute « évolution substantielle », ce que vous contestez. La consultation annuelle est bel et bien déjà prévue. Avis défavorable.

**Mme Valérie Lacroute.** D'un côté, j'en suis satisfaite, d'un autre côté, j'insiste : qu'est-ce qu'une « évolution substantielle » ? Cette formulation, très vague, ne permettra pas aux comités des partenaires de savoir quand ils doivent se réunir, si ce n'est une fois par an.

*La commission rejette successivement les amendements CD550 et CD796.*

*Elle examine ensuite, en discussion commune, l'amendement CD797 de Mme Valérie Lacroute et l'amendement CD478 de M. Martial Saddier.*

**Mme Valérie Lacroute.** En sa qualité de chef de file en matière d'intermodalité, il semble essentiel que la région puisse à sa demande être représentée au sein de chaque syndicat mixte de type « loi SRU » existant sur son territoire.

**M. Jean-Yves Bony.** L'amendement CD478, pratiquement identique, est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Le texte prévoit déjà que la région peut être membre de ce syndicat mixte. Dans le cadre du principe de libre association des collectivités, il me semble préférable d'en rester là sans créer une obligation, pour les collectivités, d'accepter la région à sa demande. Il me semble que cela va de soi et il me paraîtrait un peu gênant de l'écrire sous cette forme.

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

*La commission rejette successivement les amendements CD797 et CD478.*

*La commission adopte l'article 4 modifié.*

## Section 2

### **Planification en matière de mobilité des personnes et de transport des marchandises**

**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. 1214-24-1 [nouveau], 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], L. 1214-36-2 [nouveau] et L. 1214-38 [nouveau] du code des transports, articles L. 4251-1, L. 4251-5 et L. 4424-9 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 est saisie de l'amendement CD259 de M. Jean-Pierre Vigier.*

**Mme Valérie Beauvais.** Cet amendement vise à intégrer l'accessibilité dans les plans de mobilité, ce qui est essentiel pour l'inclusion des personnes en difficulté.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** C'est effectivement essentiel, mais l'accessibilité des réseaux de transport pour tous et en tous lieux est déjà un des enjeux prioritaires de ce projet de loi. Votre demande est donc largement satisfaite ; c'est d'ailleurs l'un des premiers objectifs du plan de mobilité que de répondre aux besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Retrait ou avis défavorable, cette demande étant déjà satisfaite.

*L'amendement CD259 est retiré.*

*La commission examine l'amendement CD391 de Mme Hélène Vainqueur-Christophe.*

**M. Christophe Bouillon.** Mme Hélène Vainqueur-Christophe a souhaité déposer cet amendement afin que les plans de mobilité puissent prendre en compte les caractéristiques topographiques et géographiques des territoires. Cela me semble particulièrement pertinent compte tenu, notamment, des particularités des territoires d'outre-mer.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Cet amendement est satisfait puisqu'il est d'ores et déjà prévu que le plan de mobilité prend en compte la diversité des composantes du territoire. Retrait, ou avis défavorable.

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

**M. Christophe Bouillon.** N'étant pas le premier signataire de cet amendement, je le maintiens.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD392 de M. Christophe Bouillon.*

**M. Christophe Bouillon.** J'imagine la satisfaction de Mme la ministre et de M. le rapporteur ! Permettez-moi malgré tout d'insister sur l'aspect innovant des mobilités.

Vous avez confié à notre collègue M. Jean-Marc Zulesi et à d'autres collègues un travail sur les nouvelles mobilités et les enjeux de l'innovation en la matière. Intégrer clairement cette dimension dans la loi – vous me direz que cela se fait déjà – permettrait de la prendre en compte dans toutes les politiques de mobilité que vous souhaitez voir mettre en œuvre par les collectivités et par l'État. Tout ce qui relève de solutions innovantes doit être exploité. Une inscription dans la loi permettrait de montrer le chemin et les efforts qui doivent y être consacrés.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Je vous remercie d'avoir salué le travail effectué par M. Jean-Marc Zulesi, notamment, afin de soutenir la démarche de France Mobilités qui, précisément, vise à répondre aux besoins non satisfaits en tirant parti de l'innovation. Je vous rappelle également que nous avons simplifié les démarches relatives aux marchés publics innovants en relevant fortement les seuils. Votre demande est donc pleinement satisfaite. Mais ne confondons pas les objectifs et les moyens : oui, nous nous appuyerons sur des solutions de mobilités innovantes, c'est bien le sens de notre action, mais il n'est pas utile de l'inscrire parmi les objectifs du plan de mobilité.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Bien des objectifs ont été déjà assignés aux plans de mobilité, mais nous ne voulons pas en dicter le contenu.

J'entends bien vos propos, mais je suis d'avis de laisser les AOM intégrer ce qui leur paraît pertinent. N'oublions pas que cette loi, d'une certaine manière, est aussi une loi de décentralisation et que les élus territoriaux doivent prendre leurs responsabilités sans que l'État intervienne systématiquement de manière par trop jacobine.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD94 du rapporteur.*

*Ensuite de quoi, elle se saisit de l'amendement CD310 de M. Ian Boucard.*

**M. Jean-Marie Sermier.** Il s'agit de supprimer l'alinéa 8 concernant l'étalement urbain, l'article 5 disposant que ce dernier est nécessairement pris en compte dans la réflexion des différents travaux.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Dans la continuité du débat que nous avons eu à ce propos, avis défavorable.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD477 de M. Martial Saddier.*

**M. Jean-Yves Bony.** L'objet de cet amendement est de prendre en compte l'accessibilité des services de mobilité aux habitants des territoires enclavés ou isolés.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Il est satisfait puisque le nouvel article L. 1214-2 prévoit que le plan de mobilité assure le renforcement de la cohésion sociale et territoriale.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission adopte successivement les amendements CD109, CD563 et CD564, rédactionnels, et l'amendement de coordination CD95, tous du rapporteur.*

*Elle est ensuite saisie de l'amendement CD793 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement revient sur la notion d'échange entre les collectivités, les autorités organisatrices de la mobilité et les établissements scolaires. Comme nous en avons discuté avant l'été, il s'agit de s'assurer que l'AOM veille à ce que les gestionnaires de transports collectifs adaptent leurs services aux horaires de ces établissements.

J'espère que le fameux décret prendra en compte cette discussion indispensable entre les autorités organisatrices de la mobilité, les entreprises de transport et les établissements scolaires.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** L'autorité organisatrice doit s'assurer que l'offre est adaptée pour les transports scolaires et tous les autres – cela fait totalement partie de son rôle. Le préciser relèverait de la tautologie.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Les autorités organisatrices peuvent en effet déjà le faire sans qu'aucune disposition législative ne le rende obligatoire. Je vois bien où vous voulez en venir, mais nous en avons déjà parlé tout à l'heure.

**Mme Valérie Lacroute.** C'est pourquoi j'insiste. Ce n'est pas la même chose de « veiller » et d'« obliger » à ce qu'il y ait un temps d'échange. Il est nécessaire de se mettre autour de la table et de discuter.

C'est une façon de le dire et de l'écrire différemment dans la loi, mais l'objectif reste le même : la nécessité d'une concertation entre les établissements scolaires et les entreprises de transport lorsqu'ils modifient leurs horaires. Je l'ai vécu dans mon département avec la SNCF, dont les nouveaux horaires n'étaient plus du tout adaptés à ceux des établissements scolaires.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** La concertation entre les autorités organisatrices et les établissements scolaires relève d'un décret que M. Jean-Michel Blanquer ne tardera pas à modifier.

Par ailleurs, l'exposé des motifs de votre amendement fait état de la coordination entre les horaires de TER et ceux des établissements scolaires ou des transports interurbains, or, en l'occurrence, ce n'est pas la SNCF qui, seule, les définit : cela relève du contrat opérationnel de mobilité afin que les offres soient coordonnées entre autorités organisatrices. Votre amendement est donc satisfait. Au-delà des publics scolaires, les offres de transports urbains doivent être coordonnées avec celles des transports interurbains : c'est tout le sens du contrat opérationnel de mobilité.

*La commission rejette l'amendement.*

**Mme Valérie Lacroute.** Je précise que cet amendement avait été repris par mes collègues de La République en Marche... Il aurait été de bon ton de le voter avec nous !

*La commission adopte successivement l'amendement rédactionnel CD96 et l'amendement de coordination CD97, tous deux du rapporteur.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD571 de M. François-Michel Lambert.*

**M. François-Michel Lambert.** Cet amendement de cohérence permet de localiser les parcs de rabattement et les emplacements de stationnements sécurisés pour vélos.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Nous pourrions revenir sur cette question lors de l'examen du titre III, dont les objectifs quant au développement des mobilités actives, notamment, du vélo, ont été considérablement enrichis. Toutes les dispositions souhaitables y figurent. Retrait, sinon avis défavorable.

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

*L'amendement CD571 est retiré.*

*La commission adopte l'amendement de coordination CD98 du rapporteur.*

*En conséquence, l'amendement CD393 tombe.*

*La commission adopte l'amendement de correction d'une erreur de référence CD560 du rapporteur.*

*Elle en vient à l'amendement CD570 rectifié du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Le projet de loi transforme les « plans de déplacements urbains » (PDU) en « plans de mobilité », et le « plan de déplacements urbains d'Île-de-France » en « plan de mobilité d'Île-de-France » car les enjeux de la planification des mobilités ne se limitent pas aux territoires urbains. En conséquence, il est proposé de remplacer également, s'agissant de l'Île-de-France, les « plans locaux de déplacements urbains » par des « plans locaux de mobilité ».

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Avis favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle adopte successivement l'amendement rédactionnel CD100 et l'amendement de coordination CD562, tous deux du rapporteur.*

*La commission examine alors, en discussion commune, les amendements CD44 de M. Vincent Descoeur et CD344 de M. Jean-Yves Bony, identiques, les amendements CD45 de M. Vincent Descoeur et CD339 de M. Jean-Yves Bony, également identiques, ainsi que l'amendement CD289 de Mme Annie Genevard.*

**M. Vincent Descoeur.** L'amendement CD44 complète le titre de la section du code des transports relative aux plans de mobilité rurale pour y ajouter la notion de plan de mobilité de montagne. C'est d'autant plus logique que la section en question reconnaît l'existence de ce dernier. Il convient de distinguer ces deux notions. L'amendement CD45 a un objet similaire.

**M. Jean-Yves Bony.** L'amendement CD344 est défendu, de même que l'amendement CD339.

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD289 de notre collègue Mme Annie Genevard, qui préside l'Association nationale des élus de la montagne, ajoute à l'alinéa 68, après le mot « mobilité », les mots « rurale ou de montagne ». Les situations de ces territoires sont très spécifiques : problèmes d'accessibilité des stations de ski, fermeture de cols, saisonnalité... La notion de plan de mobilité de montagne est donc importante.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Il s'agirait de revenir sur une évolution introduite en première lecture visant à remplacer le plan de mobilité rurale en le complétant – plan de mobilité rurale, de montagne, de ville moyenne. Or, la rédaction actuelle du texte me semble la meilleure puisque les plans de mobilité « simplifiés » s'appliqueront aux territoires ruraux, de montagne, littoraux, de villes

moyennes. Elle vise donc l'ensemble des territoires, dans toute leur diversité. Retrait, sinon, avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** L'avantage de remplacer « rurale » par « simplifié » est de permettre en effet d'englober l'ensemble des territoires sans qu'il soit utile de spécifier s'ils sont ultramarins, ruraux ou autres. Cet amendement est donc satisfait. Retrait, ou avis défavorable.

*La commission rejette successivement les amendements identiques CD44 et CD344, les amendements identiques CD45 et CD 339, puis l'amendement CD289.*

*Elle se saisit de l'amendement CD101 du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Cet amendement propose, à l'alinéa 73, de supprimer les mots : « et les plans de mobilité scolaire », ce qui revient à supprimer la prise en compte des plans de mobilité scolaire par le plan de mobilité simplifié, par cohérence avec la suppression de cette notion dans les dispositions relatives au plan de mobilité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Avis favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD527 de M. Martial Saddier.*

**M. Jean-Yves Bony.** Défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Le Gouvernement y est défavorable : le principe des plans de mobilité simplifiés est précisément de ne pas faire peser trop d'exigences sur les petites autorités organisatrices.

Il n'est donc pas souhaitable que la loi ajoute des relations de cohérence obligatoires, d'autant plus qu'elles s'imposeront dans la pratique si les itinéraires concernés sont pertinents du point de vue des mobilités du quotidien.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission est ensuite saisie de l'amendement CD102 du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Il s'agit en fait d'un amendement de coordination concernant l'entrée en vigueur de la loi.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*La commission est ensuite saisie de l'amendement CD394 de Mme Marie-Noëlle Battistel.*

**M. Christophe Bouillon.** Cet amendement est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Il est à mon sens satisfait.

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

*L'amendement est retiré.*

*La commission est ensuite saisie de l'amendement CD395 de M. Christophe Bouillon.*

**M. Christophe Bouillon.** Il est également défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Il est également satisfait.

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

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle adopte l'amendement rédactionnel CD103 du rapporteur.*

*La commission est ensuite saisie de l'amendement CD791 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement vise à intégrer la localisation des activités logistiques au sein du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Il ne s'agit pas de le faire immédiatement, mais de saisir l'occasion offerte soit par ses révisions, soit par son examen actuel par les régions pour y intégrer la localisation de ces activités.

Une telle évolution serait assez pertinente dans la mesure où ce sujet est régulièrement abordé et où disposer d'une vision à l'échelle régionale de l'implantation de ces mêmes activités serait à mon sens judicieux.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Je partage l'objectif de disposer d'une vision cohérente, à l'échelle régionale, des implantations des activités logistiques ; mais l'introduire sous cette forme dans le SRADDET pourrait être compris comme une démarche prescriptive qui s'apparenterait à une forme de tutelle des régions sur les autres collectivités territoriales.

Je pense donc qu'il est effectivement souhaitable que les régions procèdent à cet exercice, mais sans nécessairement l'écrire sous cette forme dans les dispositions du SRADDET.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je suis du même avis, car je suis assez défavorable, comme je l'ai dit lors de l'examen du projet de loi en première lecture, à toute forme d'alourdissement des SRADDET.

**M. François-Michel Lambert.** Il est clair que la logistique constitue un des bras armés, si ce n'est le principal bras armé, du développement économique des territoires. Lorsque l'on confie aux régions le développement économique de leurs territoires, il faut aller jusqu'au bout. Je soutiens l'amendement de ma collègue Mme Valérie Lacroute.

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission est ensuite saisie de l'amendement CD788 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement vise, un peu sur le même principe que le précédent, à intégrer les équipements logistiques dans les outils d'urbanisme, qu'il s'agisse des plans locaux d'urbanisme, des schémas de cohérence territoriale ou des plans et documents établis par la Métropole du Grand Paris.

Je reviens sur mon amendement précédent. J'ai bien entendu la remarque du rapporteur : évidemment, l'idée n'est pas que la région impose une localisation des activités logistiques. Je n'ai pas le sentiment que mon amendement ait été rédigé ainsi. Il s'agissait seulement de prendre en compte, et je remercie mon collègue M. François-Michel Lambert d'en avoir souligné l'importance, la localisation des équipements logistiques dans l'ensemble des outils de planification urbaine. Le but est d'amener les collectivités à prendre la main dans ce domaine. Mon amendement a été rédigé de façon suffisamment légère pour ne pas fixer d'obligation précise ; je trouve en tout cas bien regrettable que la logistique ne soit pas clairement intégrée dans les outils d'urbanisme.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Votre amendement est, s'agissant de la Métropole du Grand Paris, satisfait puisque l'article L. 5219-1 du code général des collectivités territoriales qui définit ses compétences lui donne notamment le pouvoir de créer des zones d'activités qui peuvent inclure des activités logistiques.

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission est ensuite saisie de l'amendement CD789 de Mme Valérie Lacroute.*

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement procède de la même logique, cette fois dans le domaine de la voirie : son objectif est en effet de prévoir que les porteurs de projets immobiliers d'une surface supérieure à 5 000 m<sup>2</sup> prévoient des espaces de livraison et d'expédition adaptés aux besoins logistiques des bâtiments concernés afin d'éviter que toutes ces opérations ne se déroulent sur la voirie et que les autres usagers se retrouvent bloqués

derrière des camions en cours de déchargement. Il est regrettable que de telles contraintes ne puissent pas être prises en compte.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Le projet de loi répond déjà à mon sens déjà à cet objectif, mais sous une forme différente, à l'alinéa 94 de l'article 5. En outre, la rédaction proposée pourrait se heurter à des difficultés de mise en œuvre tenant notamment au contexte local ou à l'évaluation objective des besoins : je vous propose donc de retirer votre amendement, faute de quoi le Gouvernement y sera défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Dans le même ordre d'idée, madame Valérie Lacroute, nous vous l'avions déjà indiqué lors de l'examen du projet de loi en première lecture, votre amendement introduirait une obligation contraignante dont le caractère automatique ne serait pas forcément pertinent partout sur le territoire. Pour toutes ces raisons, je suis défavorable à l'amendement.

*La commission rejette l'amendement.*

*L'amendement CD790 de Mme Valérie Lacroute est retiré.*

*La commission est ensuite saisie de l'amendement CD600 de M. Stéphane Demilly.*

**M. Stéphane Demilly.** L'article 5 prévoit qu'en l'absence d'un plan de mobilité, 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.

Mon amendement précise que ce diagnostic doit également prévoir les conditions de sécurité de ces franchissements : cet ajout me paraît particulièrement important car on déplore encore et toujours trop d'accidents sur ces passages à niveau : pour mémoire, on aura enregistré seize décès en 2018.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Cet amendement vise, s'agissant des territoires situés hors du champ d'application d'un plan de mobilité, à insérer dans le PLU un état des lieux des conditions de sécurité des franchissements de passages à niveau.

Cette obligation complète l'obligation de réaliser une analyse des flux de circulation prévisibles destinés à franchir ces passages à niveau. L'accidentologie de ces derniers est bien entendu une préoccupation forte du Gouvernement : c'est la raison pour laquelle j'ai présenté le 3 mai dernier un plan d'action visant à améliorer la sécurisation des passages à niveau.

Je suis sensible à la réalisation d'états des lieux de sécurité pour tous les passages à niveau : ils vont d'ailleurs devenir obligatoires en vertu de l'article 33 *quater* du projet de loi et devront être réalisés conjointement par le gestionnaire d'infrastructure et par le gestionnaire de voirie.

Je crains donc que la rédaction de l'amendement fasse en définitive double emploi entre la collectivité compétente en matière de PLU et le gestionnaire de voirie. La voie

retenue à ce stade dans le projet de loi consiste à responsabiliser ce dernier. Par conséquent, je suggère le retrait de cet amendement.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je suis du même avis. L'article 33 *quater*, monsieur Stéphane Demilly, répond quasiment point par point, me semble-t-il, à vos préoccupations, du reste tout à fait légitimes. Je vous demande donc de retirer votre amendement. À défaut, avis défavorable.

*La commission rejette l'amendement*

*Elle adopte enfin l'article 5 modifié.*

**Article 5 bis :** (*article L. 423-1 du code de l'urbanisme*) : Consultation des AOM sur les projets de construction de plus de deux cents nouveaux logements en habitat collectif

*La commission est saisie de l'amendement CD84 de Mme Zivka Park.*

**Mme Zivka Park.** En première lecture, nous avons adopté au cours de la séance publique un amendement permettant à l'autorité compétente en matière de délivrance du permis de construire de recueillir l'avis de l'autorité organisatrice de la mobilité en cas de construction de programmes de plus de 1 000 logements afin de savoir si ceux-ci risquaient ou non de conduire à la saturation des infrastructures de transport existantes.

Je vous propose de faire preuve de plus d'ambition en permettant le recueil de cet avis dès lors que ces programmes comptent plus de 200 logements.

**Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire.** Je pense qu'effectivement le seuil retenu de 1 000 logements prive quelque peu cet article de sa portée. Du reste, en l'abaissant à 200 logements, la disposition ne concernerait que moins d'une centaine de permis de construire par an. Or ce sont les permis les plus importants qui nécessitent une bonne coordination avec les autorités organisatrices : je suis donc favorable à cette évolution du seuil.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** J'y suis également favorable, au vu notamment du nombre de permis de construire concernés, qui est inférieur à cent : une telle disposition paraît donc plus cohérente et plus efficiente que celle que vous aviez, chère collègue, proposée en première lecture.

*La commission adopte l'amendement.*

*La commission adopte ensuite l'amendement de coordination CD104 du rapporteur.*

*Enfin, elle adopte l'article 5 bis modifié.*

## **Membres présents ou excusés**

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

Réunion du lundi 2 septembre 2019 à 16 h 05

*Présents.* - Mme Bérangère Abba, Mme Valérie Beauvais, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, M. Jean-François Cesarini, Mme Bérangère Couillard, M. Stéphane Demilly, M. Vincent Descoeur, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Jean-Luc Fugit, Mme Valérie Lacroute, M. François-Michel Lambert, M. Pascal Lavergne, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Bruno Millienne, M. Matthieu Orphelin, M. Jimmy Pahun, Mme Zivka Park, M. Alain Perea, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, Mme Laurianne Rossi, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaud, M. Jean-Pierre Vigier, M. Jean-Marc Zulesi

*Excusés.* - Mme Nathalie Bassire, Mme Pascale Boyer, Mme Danielle Brulebois, M. Lionel Causse, M. David Lorion, M. Patrice Perrot, M. Jean-Luc Poudroux, M. Gabriel Serville

*Assistaient également à la réunion.* - M. Pierre Cordier, Mme Maina Sage