

ASSEMBLÉE NATIONALE

JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

257^e séance

Compte rendu intégral

2^e séance du mardi 4 juin 2019

Les articles, amendements et annexes figurent dans le fascicule bleu ci-joint



<http://www.assemblee-nationale.fr>

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE MME ANNIE GENEVARD

1. Mobilités (p. 5319)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 5319)

Article 2 (p. 5319)

M. Dino Ciniéri

Mme Isabelle Valentin

M. Vincent Rolland

M. Christophe Bouillon

M. Sébastien Leclerc

M. Marc Le Fur

M. Jean Lassalle

M. Hubert Wulfranc

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports

Amendements n^{os} 817, 832, 839, 1129, 1239, 1686, 1785, 2525

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

Amendement n^o 2444

Amendement n^o 680

Amendements n^{os} 12, 2285, 51

Amendements n^{os} 815, 844, 1132, 1687, 1787, 2445, 2963, 2546, 2220

Amendement n^o 816

Amendement n^o 845

Amendement n^o 1691

Amendement n^o 1947 et 3345 rectifié

Amendements n^{os} 3246, 1030 rectifié, 1214, 1105, 2073, 2658

Suspension et reprise de la séance (p. 5335)

Amendement n^o 840

Amendement n^o 861

Amendements n^{os} 1532, 2925, 2964, 848

Amendements n^{os} 866, 1695

Amendement n^o 846

Amendements n^{os} 1791, 2446

Amendements n^{os} 1538, 2926, 1696

Amendements n^{os} 855, 1698

Amendement n^o 1529

Amendements n^{os} 3369, 1307

Amendement n^o 1692

Amendements n^{os} 1079, 2071

Amendement n^o 3221

Amendement n^o 2657

Amendement n^o 3521

Amendement n^o 1015

Amendements n^{os} 1215, 2351

Amendements n^{os} 3222, 3346, 1016

Amendements n^{os} 858, 1793, 1346

Amendement n^o 31

Amendements n^{os} 282, 496, 584, 1461

Amendements n^{os} 3254, 2927

Après l'article 2 (p. 5342)

Amendement n^o 2407

Amendements n^{os} 13, 1018

Amendement n^o 2250, 61

Amendements n^{os} 243, 320, 1493, 2773, 3272, 2447, 2655

2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 5347)

COMPTE RENDU INTÉGRAL

PRÉSIDENTE DE MME ANNIE GENEVARD

vice-présidente

Mme la présidente. La séance est ouverte.

(La séance est ouverte à vingt et une heures trente.)

1

MOBILITÉS

Suite de la discussion d'un projet de loi

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités (n^{os} 1831, 1974, 1937, 1938, 1942).

DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

Mme la présidente. Cet après-midi, l'Assemblée a poursuivi la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'article 2.

Article 2

Mme la présidente. Plusieurs orateurs sont inscrits sur l'article 2.

La parole est à M. Dino Cinieri.

M. Dino Cinieri. La loi d'orientation des mobilités doit permettre une meilleure organisation des transports et de l'intermodalité. Le versement mobilité remplacera l'actuel versement transport. Celui-ci, contribution locale acquittée par les employeurs des entreprises de plus de onze salariés, finance les dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains. Recouvré par l'URSSAF – union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales – au titre des cotisations sociales, il est reversé aux autorités organisatrices de transport – communes, départements ou régions.

Il n'est pas inintéressant de rappeler, à titre d'exemple, qu'en 2011, le versement transport représentait 37 % des ressources du Syndicat des transports d'Île-de-France.

Je regrette qu'ait été supprimée l'exonération de versement mobilité pour les employeurs ayant conclu un accord de télétravail avec leurs employés, et ce au prorata du volume horaire de travail effectué à distance. En commission, la

majorité a en effet estimé que le versement transport n'est pas une redevance pour service rendu, mais un impôt assis sur la masse salariale.

Les communautés de communes doivent pouvoir lever le versement transport dès lors qu'elles organisent un service de transport, même si celui-ci n'est pas « régulier » : je pense par exemple au transport à la demande. La rédaction des sénateurs prévoyait que, dans ce cas, le taux du versement mobilité n'excède pas 0,3 %, ce qui était une solution équilibrée. *(M. Marc Le Fur applaudit.)*

Mme la présidente. La parole est à Mme Isabelle Valentin.

Mme Isabelle Valentin. À ce jour, les employeurs sont, avec le versement transport, les premiers financeurs du service de mobilité, à hauteur de 45 à 60 % du coût des transports collectifs urbains, que les salariés utilisent ou non les transports.

Par ailleurs, la baisse continue, depuis plusieurs années, de la quote-part de prise en charge par les usagers clients fragilise le modèle économique. Or la gratuité a un coût. La gratuité totale fragilise le modèle économique des transports en commun, l'amélioration de la qualité du service nécessitant de plus en plus d'investissements. Dégradation de l'offre de service, saturation des réseaux, qualité amoindrie, pression fiscale supplémentaire sur les entreprises du territoire : tels sont le revers de la médaille de la gratuité dans les transports.

Dans un contexte de crise sociale profonde, la solution n'est pas de supprimer le « signal prix » du coût des transports pour la collectivité, mais de garantir une offre adaptée à chacun, dans un esprit de solidarité et de justice sociale.

La densité démographique ne doit pas être le seul critère pour le calcul du barème : il est important de mettre en place une solidarité forte en faveur des territoires ruraux et de montagne.

L'article 2, dans sa rédaction actuelle, ne correspond donc ni à la réalité, ni aux besoins du terrain. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR. – M. Jean Lassalle applaudit aussi.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Rolland.

M. Vincent Rolland. Ce texte soulève de nombreuses questions, tant en matière de financement que de développement des transports. J'insisterai sur un sujet que nous aborderons peut-être en détail ultérieurement, les trains de nuit. Ceux-ci étaient répandus jusqu'à un passé récent, avant la suppression de plusieurs lignes, dont celle reliant Paris à Bourg-Saint-Maurice, apparemment à cause d'une rentabilité trop faible.

Alors que le réseau routier est souvent saturé en hiver – comme dans mes vallées de Savoie –, de même que le réseau de TGV, ne serait-il pas opportun de souligner, plus

encore qu'on ne le fait, l'utilité des trains de nuit d'un point de vue tant environnemental qu'économique ? Il est évident, en effet, que ces trains permettent des économies de CO₂.

Les trains de nuit, enfin, répondent à une demande particulière, notamment de jeunes qui partent en week-end prolongé. Le Gouvernement devrait donc réfléchir à accompagner le développement de ce mode de transport, y compris, d'ailleurs, par des financements particuliers. *(Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR. – M. Jean Lassalle applaudit aussi.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon.

M. Christophe Bouillon. L'idée de couvrir l'ensemble du territoire par des autorités organisatrices de la mobilité va dans le bon sens ; il en va de même pour l'idée de jouer la carte de la proximité et de créer des bassins de mobilité, fortement inspirés des bassins de gestion de l'eau. Il arrive en effet que les objectifs de traitement des eaux ou les enjeux de réseau dépassent le périmètre administratif des collectivités.

L'article 2, lui, concerne le versement transport, partant le financement des compétences que l'on souhaite voir exercer par la communauté de communes ou, à titre principal, par la région, dont la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite « NOTRe », à laquelle vous entendez ici donner suite, faisait le chef de file en matière de transports. De fait, les transports sont devenus le premier poste budgétaire dans la plupart des régions françaises – l'Île-de-France, la Normandie ou la région Provence-Alpes-Côte d'Azur, dite « PACA », par exemple –, et le deuxième dans quelques autres, parmi lesquelles la Bretagne et les Pays de la Loire. On voit ce que les sommes considérées, plusieurs centaines de millions d'euros au moins, représentent pour ces collectivités.

Les communautés de communes peuvent, si elles le souhaitent, se saisir de la compétence transport ; mais seules une trentaine d'entre elles l'ont fait, tant cela coûte cher. L'organisation des transports réguliers de personnes, en particulier, requiert, sur certains territoires, une ingénierie particulière. On ne peut profiter des bénéfices d'un réseau.

S'il est donc bienvenu de confier la compétence transport aux collectivités de proximité, moyennant un adossement aux régions, encore faut-il leur donner les moyens d'atteindre les objectifs évoqués depuis l'ouverture de nos débats. Le versement mobilité est une première réponse, même si, la réalité nous l'enseigne, il ne pourra couvrir à lui seul l'ensemble des dépenses budgétaires afférentes à la compétence transport. On le sait, d'autres types de recettes sont possibles pour assurer ce financement.

Les collectivités, communautés de communes ou régions, sont aujourd'hui limitées dans leurs capacités à mobiliser des moyens pour répondre aux enjeux de la mobilité. L'argent public se fait rare, et je n'ai pas le sentiment que la tendance s'inversera dans les années qui viennent. Nous devons donc donner à ces collectivités les moyens d'exercer la compétence qui leur sera confiée et d'atteindre les objectifs, forts, que nous fixons ici : je pense notamment à la mobilité solidaire, destinée aux plus vulnérables.

En 2004, lorsque certaines compétences furent transférées aux régions, celles-ci s'étaient vu attribuer une fraction de la TICPE, la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques. Une telle mesure va dans le bon sens à mes

yeux, et je forme le vœu qu'elle puisse, à terme, compléter le versement mobilité, surtout si l'on considère que 14 milliards d'euros des recettes de cette taxe ne vont pas aux transports. C'est d'autant plus regrettable que, depuis un an, beaucoup de personnes, manifestant à un titre ou à un autre, ont réclamé que le produit des taxes qu'elles paient sur les carburants dont elles ont besoin pour se rendre au travail soit affecté à la transition énergétique et aux transports.

Le modèle de l'eau qui paie l'eau ne peut ici nous inspirer, je le conçois fort bien : difficile d'imaginer que la route paie la route. Néanmoins nous devons donner au plus vite tous les moyens nécessaires aux collectivités qui s'engageront dans les mobilités : en l'espèce, une part de la TICPE, en plus du versement mobilité. Lors des réunions auxquelles vous avez participé, madame la ministre, toutes les associations d'élus vous ont tous dit combien elles sont allantes sur le sujet. Que ce soit en vertu du principe de subsidiarité ou pour répondre aux demandes de leurs administrés, les collectivités entendent devenir parties prenantes dans l'organisation de la mobilité ; mais il faut qu'elles en aient les moyens concrets. Si nous ne les leur donnons pas, ce sont des impôts supplémentaires, on peut le craindre, qui devront y pourvoir.

Mme la présidente. La parole est à M. Sébastien Leclerc.

M. Sébastien Leclerc. Je ferai suite aux propos précédents, mais en évoquant un échelon différent, celui des communautés d'agglomération. Le versement transport, appelé à devenir le « versement mobilité », est souvent vécu comme une sanction, comme une punition pour les entreprises qui doivent s'en acquitter à la suite d'une décision de leur intercommunalité de rattachement.

Dans son principe, cette taxe est souvent présentée comme vertueuse, le présent article en est encore l'exemple. Elle permettrait, dit-on, de développer les transports publics sur le territoire concerné.

Mais, mes chers collègues, c'est bien souvent tout le contraire. La mise en place du versement transport représente un handicap pour la compétitivité des entreprises qui doivent s'en acquitter,...

M. Marc Le Fur. Tout à fait !

M. Raphaël Schellenberger. Eh oui !

M. Sébastien Leclerc. ...alors que leurs concurrents n'y sont pas forcément soumis.

Le vrai problème, en réalité, est ailleurs : si les communautés d'agglomération, à qui l'on a imposé la compétence transport, délibèrent pour instaurer le versement transport, c'est parce que les ressources qui leur ont été transférées par le conseil régional avec cette nouvelle compétence sont définitivement figées, quand le coût d'exploitation des différents réseaux, lui, croît de façon continue.

La solution, madame la ministre, serait de transférer aux intercommunalités, en même temps que la compétence transport, une part de la CVAE – cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises – que la région perçoit pour la financer.

Aujourd'hui, les régions qui transfèrent la compétence transport aux intercommunalités réalisent une opération financière avantageuse ;...

M. Jean Lassalle. C'est vrai !

M. Sébastien Leclerc. ...mais, pour les intercommunalités qui récupèrent cette compétence, l'opération financière est désastreuse dans la durée; d'où la nécessité, pour elles, de mettre en place le versement transport. Elles le font, non pour améliorer les réseaux, mais seulement pour tenter de les maintenir. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR.* – *M. Jean Lassalle applaudit.*)

M. Jean Lassalle. Excellent!

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Avant d'en venir au versement transport, madame la ministre, je veux évoquer la nationale 164, dont je vous ai parlé tout à l'heure en aparté.

Cette route, qui traverse la Bretagne centrale, est, pour partie, à deux fois deux voies, mais reste à trois voire à deux voies à d'autres endroits. L'automobiliste traverse donc des axes où la circulation est bonne et où il peut rouler à 110 kilomètres par heure, puis revient dans des tronçons où la vitesse est limitée à 80 kilomètres par heure. Ces différences génèrent difficultés et accidents. La situation doit évoluer, ce qui a peu été le cas pendant le quinquennat de François Hollande.

J'attendais beaucoup du Président de la République, qui est venu en Bretagne en juin 2018.

M. Ugo Bernalicis. A-t-il pris la RN164?

M. Marc Le Fur. Il a prononcé un discours solennel à Quimper le 21 juin. Il avait choisi Quimper, parce que le général de Gaulle s'y était exprimé en 1969. Le Président a dit plusieurs choses, dont, élément très important pour nous tous, sa volonté de mettre l'ensemble de la RN164 à deux fois deux voies. Il a tenu des propos très clairs – le verbatim ne laisse pas de place au doute –, affirmant que l'ensemble de l'axe serait à deux fois deux voies d'ici à cinq ans, à l'exception du secteur de Mûr-de-Bretagne, ce qui est compréhensible du fait de la difficulté présentée par le lieu – je ne fais pas de procès au Président sur ce secteur. Mais il a dit que le reste de la route serait à deux fois deux voies d'ici à cinq ans. Nous étions en 2018, ces travaux doivent donc s'achever en 2022, voire en 2023, mais pas au-delà.

Depuis un an, ce propos très solennel s'est dilué. En visite en Bretagne, le Premier ministre n'a pas confirmé l'engagement présidentiel : il a certes promis de l'argent, mais n'a pas repris le calendrier. Plus récemment, une réunion s'est tenue avec Mme la préfète de région à Rostrenen, au cours de laquelle aucune date de fin de travaux et de mise en circulation des deux fois deux voies sur les deux déviations est et ouest de Merdrignac, à Plémet et à Rostrenen n'a été communiquée, alors que l'ensemble des travaux doit être réalisé dans les cinq ans, si l'on se réfère aux propos solennels du Président de la République.

Madame la ministre, je souhaiterais que les administrations ne se défaussent pas et qu'elles reçoivent des instructions on ne peut plus précises pour appliquer ce qui a été dit très solennellement devant l'ensemble des élus de Bretagne à Quimper, propos que j'avais d'ailleurs applaudis à l'époque. J'attends de vous des réponses et j'espère que nous progresserons : spontanément, nous vous faisons confiance, mais là, cela commence à bien faire!

J'en viens maintenant à l'article 2, qui traite du versement transport. Ce dernier est un impôt sur l'emploi, qui pèse sur les entreprises de plus de 11 salariés. Son poids est élevé, puisque 7,5 milliards d'euros d'impôt sont collectés dans le

pays. Il reposait sur une logique réelle lorsqu'il s'appliquait aux grandes villes, parce que les salariés des entreprises qui cotisaient bénéficiaient du transport.

Les entreprises de ma circonscription qui ont 50, 100 ou 150 salariés évoluent dans le secteur de l'agroalimentaire, où les salaires sont relativement modestes, et dans celui de la main-d'œuvre. Le coût relatif du versement transport est élevé et parfois supérieur à la marge de ces entreprises, celle-ci étant parfois faible. Or les chefs de ces entreprises me disent que le versement transport qu'ils paient ne bénéficie pas à leurs salariés. Dans certaines entreprises employant 100, 150 ou 200 personnes, aucun salarié n'emprunte de transport collectif pour se rendre au travail. Pourquoi? Parce que ces entreprises se situent à l'extrême périphérie des villes – pour des raisons diverses, comme la pollution, on a mis les usines à la campagne, ce qui paraissait une utopie il y a cinquante ans – et qu'elles travaillent avec deux ou trois équipes de huit heures, ce rythme étant différent de celui du transport collectif, lorsqu'il existe.

Ces dirigeants regrettent de payer le versement transport sans que leurs salariés n'en profitent. Les statistiques sur les usagers des transports collectifs corroborent ces propos, puisque ce sont les jeunes et les personnes âgées qui les utilisent le plus, et non la population active : peu d'ouvriers et d'employés les empruntent.

Comment résoudre ce problème? Je vous propose une solution très simple : le prélèvement transport est conservé, mais lorsqu'il n'y a pas de desserte effective par des transports collectifs, l'employeur peut décider d'allouer directement une aide au transport, de fait automobile, du salarié, afin que celui-ci reçoive une aide de l'entreprise.

Il faut sortir de cette difficulté, qui s'est accrue ces derniers temps, madame la ministre, parce qu'il existait auparavant peu de communautés d'agglomération, qui ne se rencontraient que dans les zones urbaines. Ces communautés et les grosses communautés de communes se sont étendues et ont maintenant gagné des zones profondément rurales. Dans ces endroits, les communautés n'ont pas encore organisé de systèmes de transport performants, en tout cas pas adaptés aux cadences de travail de deux fois ou trois fois huit heures.

Madame la ministre, dans la formule que je propose, le produit du versement sera identique, mais l'employeur allouera une partie des sommes – 7,5 milliards d'euros à l'échelle nationale – à ses salariés, qui bénéficieront directement de l'effort de leur entreprise, sans que celui-ci transite par une structure. (*Applaudissements sur quelques bancs du groupe LR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean Lassalle.

M. Jean Lassalle. Je saisis l'honneur qui m'est fait de pouvoir parler dans cette maison pour constater que plus nous avançons – plus j'avance! –, plus l'équilibre entre la représentation des hommes et celle des territoires, qui a fait la grandeur de notre pays, disparaît. Le territoire a été, en effet, totalement exclu des critères d'évaluation et d'appréciation. Pourtant, notre territoire n'est pas n'importe lequel, puisqu'il est l'un des plus beaux du monde, l'un des mieux situés et l'un des plus fertiles – tout y pousse! Et nous continuons à entasser hommes et femmes dans des cités de plus en plus invivables – chacun le dit! –, alors que 70 % de notre territoire vit le sort que vous connaissez.

Le texte ne tient pas beaucoup compte, madame la ministre, de la loi du 28 décembre 2016 de modernisation, de développement et de protection des territoires de montagne, dite loi montagne. Nous sommes ici un certain nombre de montagnards : chacun sait que, dans les reliefs, ..

M. Fabrice Brun. La montagne est belle !

M. Jean Lassalle....les distances sont phénoménales...

M. Jean-Yves Bony. Les routes escarpées !

M. Fabrice Brun. Les conditions difficiles en hiver !

M. Jean Lassalle....et les handicaps nombreux, dont l'isolement n'est pas le moindre.

Je fus le seul à ne pas voter la loi Montagne, ce qui me fut reproché. Mais je voyais que la première loi, pour laquelle je m'étais tellement battu, devenait, trente ans après, un frein à toute forme de développement, à cause des normes, notamment écologistes. J'ai craint que la loi de 2016 n'aboutisse au même résultat.

Madame la présidente, vous connaissez bien l'Association nationale des élus de montagne, que vous présidez, ..

M. Fabrice Brun. Avec brio et talent !

M. Jean Lassalle....avec talent et détermination : plus de deux ans après la promulgation de la loi de 2016, je ne vois pas de reconnaissance des particularités de la montagne, alors que la loi avait été approuvée si largement, traduisant ainsi la volonté de la nation. Je ne vois aucune différence, depuis le vote de cette loi, entre les fermetures d'établissements publics en montagne et dans le reste du pays : les zones de montagne ne conservent aucun type d'avantage.

M. Rolland a rappelé à l'instant la situation des trains de nuit. Beaucoup de ceux qui ont été supprimés avaient leur terminus dans des zones montagneuses, souvent frontalières. Quand ils y arrivaient ou en repartaient, ils étaient loin d'être vides.

Enfin, vous connaissez bien, madame la ministre, la liaison entre Pau, préfecture des Pyrénées-Atlantiques, et Oloron-Sainte-Marie, sous-préfecture, dont j'ai parlé hier soir. Nous sommes brisés par les fantasmes de notre temps : tout le monde voudrait un train, mais il faudrait, au rythme actuel, un bon siècle pour le réaliser. Il y a vingt ans, l'aménagement d'une bretelle autoroutière fut décidé, mais l'absence de savoir-faire en matière d'explication empêche de la réaliser. Moyennant quoi, de nombreux décideurs du Haut-Béarn et de la Soule s'installent à Pau, et il en sera bientôt fini d'une industrie haut de gamme, que nous avons accueillie jadis dans ce territoire.

Madame la ministre, je vous ai écrit sur l'état de la route au sud d'Oloron-Sainte-Marie. Cette route est extrêmement dangereuse et anxiogène. Vous connaissez le nombre de camions qui tombent dans le gave et les pollutions que ces chutes entraînent. Il semblerait que le contrat de plan n'ait pas voulu...

Mme la présidente. Je vous remercie de conclure, monsieur le député.

M. Jean Lassalle. Laissez-moi finir, car je ne vais pas parler toutes les deux minutes. Pourquoi devrais-je être interrompu plus que les autres ?

Mme la présidente. Au lieu de protester contre une règle que vous ne connaissez pas, laissez-moi vous expliquer que vous avez atteint le temps de parole maximal de cinq minutes alloué aux députés non inscrits par la conférence des présidents du 16 mai 2018. Cette règle vise à protéger les députés non inscrits, en évitant qu'un seul d'entre eux n'utilise l'intégralité du temps qui leur est accordé.

M. Jean Lassalle. Merci à tous ! Bravo ! (*M. Jean Lassalle quitte l'hémicycle.*)

Mme la présidente. Vous auriez pu terminer rapidement votre propos, monsieur le député.

La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Je suis désolé d'intervenir à la suite de ce petit incident de séance.

J'aurais souhaité, dans un premier temps, réagir aux propos de notre collègue Le Fur. Tout au long du débat en commission, et encore aujourd'hui dans l'hémicycle, la droite n'a eu de cesse de minorer la contribution des entreprises à la vie sociale de notre pays et de faire en sorte qu'elles échappent à leur responsabilité sociale. Nous avons déjà dressé ce constat à l'occasion de l'examen de la loi du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique, dont certaines dispositions ont réduit la contribution des entreprises aux politiques sociales bénéficiant aux salariés. Nous nous opposons évidemment à cette attitude.

Le Sénat a introduit un versement mobilité dans les zones où il n'existe pas de transports collectifs, allouant ainsi aux autorités organisatrices de transport une recette financière leur permettant d'assumer les responsabilités nouvelles qui leur seront confiées dans le domaine de la mobilité, notamment dans les transports en commun, l'aide au covoiturage et le soutien au vélo.

Indéniablement, cette souplesse devait leur permettre de faire face à ces nouveaux enjeux. Le conditionnement de l'instauration du versement mobilité à l'organisation de services réguliers de transport aurait pu être revu. Vous et votre majorité en avez décidé autrement, madame la ministre, ce qui nous semble regrettable.

Quoi qu'il en soit, la question de la répartition du financement du versement mobilité entre transports existants et nouvelles mobilités, telle qu'elle est prévue par le présent projet de loi, reste entièrement posée.

C'est le cas dans une région comme l'Île-de-France où les enjeux sont surmultipliés. La question des conditions de financement, en matière d'infrastructures et de fonctionnement des divers modes de transport, est clairement posée, par le prisme d'une augmentation du taux du versement mobilité dans les territoires les plus riches, où les entreprises bénéficient de bonnes conditions de travail grâce à la puissance publique.

C'est aussi le cas dans les régions ayant à surmonter des difficultés en matière de mobilité, pour les salariés en premier lieu, mais aussi pour la vie sociale dans son ensemble.

Nous proposons également l'instauration d'un versement transport au niveau régional, afin de répondre aux enjeux de maintien de l'offre de TER – transport express régional –, qui sont des lignes de vie, au service des mobilités quotidiennes, auxquelles nous nous disons tous si attachés.

Par ailleurs, nous proposons, comme à l'accoutumée, d'abaisser le taux de TVA sur les transports au niveau du taux applicable aux produits de première nécessité, ce qui permettrait de réunir les conditions d'une amélioration de la mobilité des populations les plus fragiles.

Vous nous répondez fréquemment, chers collègues de la majorité, que les régions ne sont pas demandeuses de nouveaux financements. Les régions, à l'instant t, peuvent être. Pour les populations, il en va sans doute autrement. D'autant que la gouvernance du comité des partenaires que vous proposez crée les conditions d'une forte présence des représentants des entreprises. Nous savons que le MEDEF veille à être très présent dans ces instances. Les entreprises pèseront de tout leur poids pour moduler à la baisse le versement mobilités, en exerçant une pression supplémentaire sur les organes élus.

En somme, nous abordons l'examen de l'article 2 avec de fortes réserves.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports. Nous abordons l'examen de l'article 2, qui traite du versement mobilité. Il s'agit d'un enjeu très important. Le versement mobilité contribue largement au financement des services de mobilité. Il couvre près de 40 % des dépenses en la matière.

Si nous souhaitons encourager les collectivités territoriales, notamment les intercommunalités, à endosser la compétence mobilité, il faudra s'assurer qu'elles disposent bien de ressources pour le faire. J'aurai l'occasion d'y revenir dans le cadre de l'examen de l'article 2.

Les orateurs inscrits sur l'article ont eu raison de rappeler que le versement mobilité est une ressource importante pour organiser la mobilité. En même temps, il représente une charge pour les entreprises.

Plusieurs amendements visent à l'augmenter de façon très significative, voire considérablement. Il importera de les examiner en conservant à l'esprit qu'il ne s'agit pas d'une recette magique, mais d'un impôt pesant sur les entreprises, qui doit davantage leur bénéficier.

M. Marc Le Fur. C'est un impôt sur l'emploi !

M. Jean-Marie Sermier. Sur la masse salariale !

Mme Élisabeth Borne, ministre. En effet, il s'agit d'un impôt indexé sur la masse salariale, donc d'une ressource dynamique, à la hauteur des besoins en matière de mobilité.

En raison de l'organisation en vigueur, l'utilisation de cet impôt, qui pèse sur les entreprises, n'est absolument pas concertée avec les entreprises. La concertation avec les employeurs n'est pas satisfaisante.

C'est pourquoi nous proposons la mise en place d'un comité des partenaires, qui sera consulté sur la définition des offres de transport et de mobilité, ainsi que sur les tarifs et le taux du versement mobilité. Il s'agit d'une avancée importante, répondant à une préoccupation légitime : les employeurs, qui participent au financement de la mobilité, seront consultés à propos des services offerts.

Monsieur Le Fur, je ne méconnais pas les cas que vous avez évoqués. Il peut arriver que les autorités organisatrices de transport veillent à mettre en place des services de mobilité

dans le centre des agglomérations, mais oublient des entreprises – finançant bel et bien le versement mobilité – situées à la périphérie des villes.

M. Martial Saddier. Tout à fait !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Pour autant, faire en sorte que chacun reprenne ses billes et se débrouille pour organiser ses propres services – ce qui est un peu ce que vous proposez, monsieur Le Fur – ne me semble pas constituer une réponse satisfaisante. Que chaque entreprise récupère son versement mobilité et le reverse aux salariés, voilà qui est contraire au principe d'une autorité organisatrice des transports disposant de ressources lui permettant de mutualiser des moyens !

M. Marc Le Fur. Il n'existe aucune solution alternative !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il faut s'occuper davantage des services de mobilité, notamment dans les zones d'activité. Tel est le rôle du comité des partenaires.

Par ailleurs, il importe – nous aurons l'occasion d'y revenir au cours de l'examen du texte – que les employeurs se saisissent des sujets de mobilité et élaborent des plans de mobilité, tels qu'ils sont prévus par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

Malheureusement, seule une faible proportion d'entreprises en a élaboré. Pourtant, l'expérience montre que, lorsque des plans de mobilité sont élaborés – le cas échéant en interentreprises –, ils constituent une bonne occasion de débattre précisément, avec les collectivités territoriales chargées de la mobilité, de l'ajustement des dessertes ainsi que du tracé et des horaires des lignes de transport, afin de répondre au mieux aux besoins de mobilité des salariés.

Les dispositions dont nous aurons l'occasion de débattre favoriseront une évolution grâce à laquelle ce sujet deviendra un thème de négociation sociale dans les entreprises, ce qui nourrira un dialogue fructueux entre les employeurs et les autorités organisatrices de la mobilité.

J'aurais volontiers répondu à M. Lassalle, mais malheureusement il n'est plus là.

Je tombe d'accord avec Christophe Bouillon : il importe d'accompagner les collectivités territoriales, non seulement les régions, mais aussi les intercommunalités. Toutes disposeront de ressources financières, qu'il s'agisse du versement mobilité ou d'autres apports sur lesquels nous aurons l'occasion de revenir.

Par ailleurs, je rappelle que l'État accompagne avec d'autres leviers les intercommunalités, afin qu'elles puissent répondre aux besoins de mobilité de leurs habitants. Au cours du quinquennat, 500 millions d'euros seront consacrés à l'amélioration des mobilités au titre de la DSIL – dotation de soutien à l'investissement local.

Citons également les certificats d'économie d'énergie, qui financent de nombreux programmes en faveur de la mobilité, tels que le programme ALVEOLE – apprentissage et local vélo pour offrir une liberté de mobilité économe en énergie – permettant de financer des garages sécurisés pour les vélos, ainsi que des programmes d'acquisitions de bus propres pour les collectivités territoriales.

Enfin, plusieurs financements de l'ADEME – agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie – ainsi qu'une aide à l'ingénierie, fournie notamment dans le cadre de

France Mobilités, permettent d'accompagner les collectivités territoriales en vue d'inventer de nouvelles solutions de mobilité.

Monsieur Bouillon, vous suggérez d'affecter aux régions une part de TICPE – taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques – pour les aider à financer la mobilité.

M. Jean-Louis Bricout. Oui !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous avez sans doute remarqué que l'on ne vote pas les budgets en excédent. Par ailleurs, nous avons annulé la hausse de TICPE initialement envisagée en 2019. Il n'existe donc pas de réserve de TICPE cachée quelque part, sans affectation, que l'on pourrait offrir aux régions sans plus ample réflexion.

M. Jean-Louis Bricout. Il serait juste que le produit de la TICPE soit affecté aux transports !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces débats devront être abordés dans le cadre du projet de loi de finances initiale, en respectant les équilibres entre les recettes et les dépenses qu'elles financent aujourd'hui et celles qu'elles pourraient financer demain, au sein d'une vision globale des équilibres de la loi de finances.

Mme la présidente. Nous en venons à l'examen des amendements.

Je suis saisie de huit amendements identiques, n^{os} 817, 832, 839, 1129, 1239, 1686, 1785 et 2525.

La parole est à M. Jean-Yves Bony, pour soutenir l'amendement n^o 817.

M. Jean-Yves Bony. Il vise à faire apparaître clairement l'intégration des infrastructures concourant au développement des mobilités au sein des périmètres de financement du versement mobilité. Dans un souci d'efficacité, j'annonce que les amendements n^{os} 815 et 816 sont défendus.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n^o 832.

M. Vincent Descoeur. Dans le même ordre d'idées, il conviendra de considérer que les amendements à l'article 2 dont je suis le premier signataire sont défendus. Tous visent à faire en sorte que le versement mobilité contribue non seulement au financement des services de mobilité mais aussi à celui des infrastructures.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Cordier, pour soutenir l'amendement n^o 839.

M. Pierre Cordier. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Straumann, pour soutenir l'amendement n^o 1129.

M. Éric Straumann. Nous proposons d'inclure dans le développement des mobilités le financement des infrastructures, notamment les pistes cyclables. La France accuse un très gros retard dans ce domaine. Or 50 % des salariés travaillent à moins de huit kilomètres de chez eux, soit à peu près vingt minutes de vélo.

Le retard dont nous souffrons tient à ce que les collectivités territoriales concernées, notamment les structures intercommunales et les départements, n'ont pas les moyens de

financer ce type d'infrastructures, qui contribuent incontestablement à renforcer la qualité de la mobilité, à un moindre coût pour les usagers.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Rolland, pour soutenir l'amendement n^o 1239.

M. Vincent Rolland. Tel qu'il est rédigé, l'alinéa 2 suggère que le versement mobilité est exclusivement destiné aux services de mobilité, et non aux infrastructures. En étendant le champ du versement aux infrastructures, on s'inscrit plus précisément dans le cadre du présent projet de loi, qui vise à favoriser les mobilités dans tous leurs aspects.

Mme la présidente. La parole est à Mme Josiane Corneloup, pour soutenir l'amendement n^o 1686.

Mme Josiane Corneloup. Le projet de loi vise à remplacer les termes « versement transport » par une terminologie plus conforme à l'usage et à la finalité de ce mode de financement des mobilités. Ainsi, la dénomination retenue à l'issue de l'examen du texte au Sénat, en première lecture, est la suivante : « versement destiné au financement des services de mobilité ».

Cette rédaction présente une ambiguïté, dans la mesure où elle fait apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités, d'une part, et celui des infrastructures qui les rendent possibles, d'autre part.

Ces deux aspects n'étant pas dissociables, l'amendement vise à faire apparaître clairement l'intégration des infrastructures concourant au développement des mobilités au sein du périmètre de financement du versement mobilité.

Mme la présidente. La parole est à Mme Danielle Brulebois, pour soutenir l'amendement n^o 1785.

Mme Danielle Brulebois. Le projet de loi vise à remplacer les mots « versement transport » par les mots « versement destiné au financement des services de mobilité ». Cette formulation présente une ambiguïté, dans la mesure où elle fait apparaître une distinction entre le financement des services liés aux mobilités, d'une part, et celui des infrastructures qui les rendent possibles, d'autre part. Il s'agit d'un non-sens, car ces deux aspects ne sont pas dissociables.

M. Ugo Bernalicis. Du point de vue du marché, si !

Mme Danielle Brulebois. Il faut intégrer les infrastructures concourant au développement des mobilités au sein du périmètre de financement du versement mobilité.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-France Lorho, pour soutenir l'amendement n^o 2525.

Mme Marie-France Lorho. Cet amendement de précision vise à inclure dans la section 8 du chapitre III du titre III du livre III de la deuxième partie du code général des collectivités territoriales la question du financement des infrastructures.

Mme la présidente. La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission.

M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. Chers collègues, je comprends que vous souhaitiez préciser que le versement mobilité concoure au financement des infrastructures. Toutefois, le droit en vigueur affecte le versement

transport au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement, couvrant ainsi les dépenses liées aux infrastructures.

L'article L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales est suffisamment clair sur ce point pour que nous puissions considérer les amendements comme satisfaits. Je demande donc leur retrait et émetts à défaut un avis défavorable. Nous n'avons aucunement modifié le dispositif en vigueur.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme les propos de M. le rapporteur. De surcroît, la rédaction proposée pourrait – à rebours de l'objectif poursuivi – fragiliser le financement, par le versement mobilité, de plusieurs investissements, par exemple en matière de matériel roulant, d'études générales et de billettique. Mieux vaut donc en rester à la rédaction actuelle.

Toutefois, par souci de clarté, je m'engage à adresser aux préfets une circulaire, qui sera par ailleurs communiquée à toutes les autorités organisatrices de transport, afin de préciser que les dépenses d'investissement pourront, demain comme aujourd'hui, être financées par le versement mobilité. Demande de retrait ou avis défavorable.

(Les amendements identiques n° 817, 832, 839, 1129, 1239, 1686, 1785 et 2525 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Alain Bruneel, pour soutenir l'amendement n° 2444.

M. Alain Bruneel. Lorsque l'on parle de droit de mobilité ou de droit aux transports, une exigence s'impose : celle de son effectivité et, par conséquent, celle de moyens financiers adéquats. Nous proposons par cet amendement la généralisation du versement transport régional. De nombreuses régions dépendent, pour la quasi-totalité de leurs ressources, des moyens que l'État consent à leur attribuer, moyens en constante diminution sous l'effet des politiques de restrictions budgétaires actuelles.

Il est donc impératif, pour assurer le renouvellement du matériel ferroviaire et améliorer l'offre de transport collectif de voyageurs, de permettre aux régions de disposer de ressources nouvelles. La création d'un versement transport régional leur apporterait une ressource propre, pérenne et dynamique qui, à côté des dotations de l'État et des ressources de la billettique, contribuerait à financer le fonctionnement et les investissements des transports de voyageurs d'intérêt régional.

Il y va également de la pérennité des petites lignes. L'enjeu n'est donc pas seulement, pour reprendre vos termes, madame la ministre, de simplifier l'exercice de la compétence mobilité pour les collectivités, afin qu'elles puissent mettre en place des solutions simples et adaptées aux besoins, mais de permettre également aux régions d'exercer réellement leurs compétences, en faisant des choix qui ne soient pas uniquement dictés par les contraintes financières conjoncturelles.

Cette proposition va également dans le sens de la transition écologique en donnant les moyens aux régions de mener une politique ferroviaire ambitieuse à l'échelle de leur territoire. Les estimations dont nous disposons montrent que, sur la base d'une telle taxation, la ressource potentielle s'élèverait à près de 850 millions d'euros. C'est tout le sens de notre rendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons bien entendu, tout à l'heure, l'intervention de M. Wulfranc, qui allait tout à fait dans le sens de ce que vous préconisez à travers votre amendement.

M. Alain Bruneel. Certes, nous sommes cohérents.

M. Bruno Millienne, rapporteur. En effet, et je ne peux pas vous le reprocher. Rendez-vous compte, en revanche, que vous alourdissez considérablement les charges des entreprises par cet amendement, alors même que les régions n'ont jamais demandé de versement supplémentaire. Comme le rapporteur du Sénat ou Mme la ministre, j'ai constaté que les représentants des régions n'ont pas exprimé cette demande lorsque je les ai rencontrés, pas plus que lorsqu'ils ont été entendus par la commission.

Dans ce contexte, je vous prie de retirer votre amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

(L'amendement n° 2444, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 680 de M. Bruno Millienne, rapporteur, est rédactionnel.

(L'amendement n° 680, accepté par le Gouvernement, est adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 12 et 2285, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 12.

M. Vincent Descoeur. Il vise à dispenser les employeurs publics et privés du paiement du versement transport pour leurs employés télétravailleurs. Cela suppose d'exclure les rémunérations des télétravailleurs de l'assiette retenue pour le calcul, et cela au prorata du temps de télétravail. Cette disposition existe déjà pour les salariés itinérants dès lors qu'ils exercent, à titre principal, leur activité en dehors de toute zone de transport. L'intérêt de cet amendement, cela ne vous aura pas échappé, est d'encourager le télétravail : les kilomètres les plus économes en énergie et les plus vertueux en termes d'émission de CO₂ sont ceux que l'on ne parcourt pas.

Mme la présidente. La parole est à M. Sylvain Maillard, pour soutenir l'amendement n° 2285.

M. Sylvain Maillard. Il a déjà été défendu par notre collègue. L'idée est assez claire : il s'agit d'inciter les employeurs à promouvoir le télétravail. On sait qu'il y a des discussions en permanence, dans les entreprises, sur le télétravail. Il faut que l'employeur et l'employé soient d'accord. Cet amendement, qui permet de donner une prime supplémentaire, me semble intéressant.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Comme vous le savez, le Gouvernement est tout à fait favorable au développement du télétravail, mais celui-ci ne peut, par nature, avoir lieu que de temps en temps, pour une matinée ou une journée. Ce n'est

pas un mode d'organisation permanent pour les salariés. Cela veut dire que, si l'on voulait aller dans ce sens, il faudrait mettre en place un dispositif compliqué, afin de savoir quand les salariés sont en télétravail et quand ils ne le sont pas. En outre, ils ont le choix du calendrier, et l'autorité organisatrice ne peut pas réduire son offre de transports pour tenir compte d'une organisation du travail sur laquelle elle n'a aucune prise.

Je comprends bien l'idée, mais ne compliquons pas encore davantage un impôt qui, d'ores et déjà, est assez complexe. Les entreprises mentionnent déjà souvent la complexité du versement mobilité. Je vous demande donc de retirer ces amendements ; à défaut, avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Lorsque l'on évoque la question du télétravail, on est toujours bien accueilli : tout le monde trouve les amendements intéressants, mais aucun d'eux ne franchit la barre de l'avis du Gouvernement. C'était déjà vrai lors des débats sur la loi PACTE – plan d'action pour la croissance et la transformation des entreprises.

M. Sébastien Leclerc. Il a raison !

M. Vincent Descoeur. Quant au temps télétravaillé, il est suffisamment clair et défini, dans beaucoup d'organisations, ou d'administrations de collectivités territoriales, pour que l'on puisse aller vers un allègement du versement transport. L'idée n'est pas d'alourdir, mais au contraire, d'alléger. Il est regrettable que le télétravail, qui est la seule vraie solution pour limiter les déplacements, ne figure pas en bonne place dans ce projet de loi sur la mobilité.

Mme la présidente. La parole est à M. Sylvain Maillard.

M. Sylvain Maillard. Ayant entendu l'explication de Mme la ministre, je retire mon amendement. Privilégier le télétravail fait très clairement partie des pistes sur lesquelles nous devons travailler, d'ici à la fin de cette mandature.

(L'amendement n° 2285 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Quelques mots, à l'adresse de mes collègues, et de Mme la ministre, en particulier : pour la deuxième fois, je suis quasiment prêt à adhérer à ses propos sur ces futurs modes de transport éclatés façon pulse : d'un côté, l'entreprise où personne ne vient ne verse plus rien, et ne veut plus entendre parler de mutualisation ni de solidarité...

M. Sébastien Leclerc. Toujours plus d'impôts !

M. Hubert Wulfranc. ...de l'autre, les salariés qui travaillent chez eux ne savent plus pourquoi ils devraient contribuer. Bravo, madame la ministre, de résister encore un peu à cet éclatement, façon pulse, de nos services de transport et de mobilité.

Un dernier mot : cessez donc de ressasser votre argumentation selon laquelle « si on ne se déplace pas, c'est vachement plus écologique ». Savez-vous combien coûte le matériel informatique que nous utilisons dans l'hémicycle en termes d'extraction de métaux rares ?

M. Sébastien Leclerc. Wulfranc président !

M. Hubert Wulfranc. Cessons donc de recourir sans arrêt à de faux arguments, constamment ressassés pour nous faire prendre des vessies pour des lanternes ! *(Rires et applaudissements sur les bancs des groupes LFI et LaREM.)*

Mme la présidente. La parole est à M. le rapporteur.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Merci pour cette excellente démonstration, monsieur Wulfranc *(Sourires)*. Plus sérieusement, le télétravail est un sujet auquel nous allons devoir nous atteler. Vous nous dites, monsieur Descoeur, qu'un télétravailleur n'utilise pas les transports en commun. Ce n'est pas vrai : les télétravailleurs peuvent utiliser les transports en commun pour aller dans des espaces de coworking, par exemple. En outre, la collecte des heures télétravaillées est effectivement très difficile. Le télétravail ne désengorge pas les transports, à moins de l'organiser de manière à ce que tout le monde télétravaille le mardi ou le mercredi, par exemple. Ce n'est pas ainsi que cela fonctionne. Le problème est donc un peu plus complexe que ça.

Je vois bien que, par cet amendement sur le télétravail, vous voulez alléger les charges des entreprises, mais la réalité est plus complexe à organiser qu'on ne le pense dans cet hémicycle.

Mme la présidente. La parole est à M. Ugo Bernalicis.

M. Ugo Bernalicis. Il faut aussi rappeler que tout n'est pas « télétravaillable », pour user d'un néologisme. Si vous voulez éviter les déplacements pour les personnels qui assurent l'entretien, par exemple, il va falloir vider vos poubelles vous-mêmes. Ce ne serait pas une mauvaise idée, d'ailleurs, on ferait des économies. Quant à ceux qui assurent des services à la personne, que leur direz-vous ? Qu'il va falloir télétravailler ? Le soin aux personnes âgées à domicile, vous le voyez en télétravail ? *(« Hors-sujet ! » sur les bancs du groupe LaREM.)*

Je ne sais pas comment vous raisonnez, mais le meilleur moyen pour éviter les déplacements, ce n'est pas le télétravail, c'est la relocalisation de l'activité : c'est de restaurer un maillage territorial digne de ce nom, en matière de services publics en général. C'est vers cela qu'il faut aller.

Et puis, je le disais tout à l'heure, le meilleur temps de télétravail possible, c'est celui qui n'est pas travaillé : il faudra aussi baisser le temps de travail. Voilà une bonne solution !

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. La caricature ne fait pas avancer le débat. Le télétravail est aujourd'hui effectif : sur la base du volontariat, des salariés optent pour le télétravail. Nous disons, non que tout le monde peut télétravailler, mais que les personnes qui évitent de se déplacer pour travailler sont bénéficiaires, et qu'il faut inciter les entreprises à proposer du télétravail, quand c'est possible. En milieu rural, des télétravailleurs travaillent chez eux, ou se rendent dans des centres de coworking, sans pour autant utiliser le système de transports publics.

(L'amendement n° 12 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 51.

M. Vincent Descoeur. Il s'agit cette fois-ci d'instaurer un système de péréquation, afin qu'une partie du versement revienne aux localités de départ des salariés. Mme la ministre a d'ailleurs évoqué tout à l'heure le cas des entre-

prises périphériques qui contribuent fortement, alors que leurs salariés ne bénéficient pas toujours de l'amélioration des services.

Cet amendement tend à ce que le produit du versement mobilité fasse l'objet d'une péréquation intégrant le nombre de personnes venant de communes situées par exemple en zone rurale, qui pourraient améliorer les transports dont elles ont la charge.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'amendement est très intéressant, mais il faudrait pouvoir définir avec précision ce dispositif de péréquation.

M. Vincent Descoeur. C'est votre rôle !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Pour l'instant, c'est un peu vague. Je répète que l'idée paraît intéressante, et mérite que l'on y travaille. En attendant que l'on trouve une solution, je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, mon avis sera défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous proposez d'instituer un système de péréquation du versement mobilité vers les localités où résident les salariés. Il est exact que 30 % des salariés qui travaillent dans une métropole n'y résident pas. Je comprends donc la préoccupation que vous exprimez : il faut construire des systèmes de transport tenant compte des bassins de mobilité et organiser des solidarités entre les territoires voisins dont les enjeux et les espaces sont communs, et où les personnes habitent et travaillent au quotidien.

C'est ce que j'ai souhaité avec, notamment, le contrat opérationnel de mobilité, qui vise à soutenir la coordination et la mutualisation des interventions, notamment sur le pourtour des grandes aires urbaines : trop souvent, en effet, l'ingénierie et les moyens sont concentrés dans le cœur urbain dense.

Par ailleurs, le projet de loi encourage la création de syndicats, qui peuvent devenir autorités organisatrices à l'échelle d'un bassin de mobilité, notamment grâce à la possibilité de moduler le versement mobilité selon des critères attachés aux intercommunalités ; nous favoriserons ainsi la mutualisation et la péréquation entre zones urbaines denses et secteurs périurbains.

J'ajoute que la nouvelle carte intercommunale a conduit à regrouper plus souvent au sein de mêmes périmètres les localités de travail et de résidence, créant de fait une péréquation des ressources au sein d'un même ressort territorial.

Si ces éléments ne suffisaient pas à assurer la juste solidarité entre territoires métropolitains et territoires voisins, souvent ruraux, la mission d'élaboration d'un agenda rural créée par ma collègue Jacqueline Gourault ne manquerait pas, j'en suis sûre, d'apporter sa contribution à la réflexion.

C'est pourquoi je suggère le retrait de l'amendement ; à défaut, avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. L'amendement de M. Descoeur soulève une vraie question : celle de la solidarité des territoires par la péréquation.

Le problème, c'est l'assiette du versement mobilité, et donc les recettes perçues ! Si un pôle métropolitain – nous en avons tous dans nos régions – doit coopérer avec ses périphéries pour y développer des transports, pourra-t-il aussi développer des services de mobilité sur son propre territoire, et assumer les responsabilités nouvelles qui lui sont conférées par la loi ?

L'amendement pose la question essentielle de la solidarité, et en l'occurrence de l'accès de tous à des transports qui permettent vraiment de se déplacer sur un vaste territoire.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. J'ai toujours été favorable à des mécanismes de péréquation, et je comprends bien l'amendement de notre collègue Vincent Descoeur, qui est de surcroît un spécialiste des territoires ruraux.

J'appelle simplement son attention sur le fait que les autorités organisatrices de mobilité ont déjà bien du mal à arriver à l'équilibre financier ! Si on leur retire des moyens, elles devront compenser ces pertes en augmentant le prix des services, payé par les usagers.

Par ailleurs, pour avoir moi-même été engagé dans des autorités organisatrices de mobilité, je peux vous assurer qu'il est déjà très compliqué de connaître le montant du versement transport, en raison de problèmes avec les URSSAF sur lesquels nous reviendrons. Et on voudrait identifier l'origine des automobilistes qui se déplacent ? Bonjour la charge administrative !

Enfin, avant de chercher à s'engager dans une mutualisation et péréquation, il serait bon que certains territoires ruraux commencent par utiliser les outils que la loi met à leur disposition. Comment ne pas être frappé par le fait que, dans beaucoup de territoires, on n'ait pas mis à profit les possibilités offertes par le versement transport, parce que l'on n'a pas envie de collaborer avec les territoires voisins, et que l'on préfère rester cantonné à des systèmes de transport très peu mutualisés ?

Avec le nouveau versement mobilité, qui va être étendu à tous les territoires grâce à l'action des régions, c'est un champ important qui s'ouvre. Il faut l'investir avant de songer à une mutualisation, quelque intéressante que celle-ci puisse sans doute se révéler par la suite. Il y a aujourd'hui d'autres possibilités d'intervention !

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Je voudrais rassurer mon collègue Pancher : dans un département rural comme le Cantal, des lignes régulières d'autocars permettent, pour 1,5 euro, de rejoindre les bassins d'emploi.

Je suis très sensible à l'intérêt que portent Mme la ministre et M. le rapporteur à ma proposition ; mais, pour m'assurer que cet amendement d'appel sera véritablement pris en considération, je le maintiens.

(L'amendement n° 51 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements identiques, n°s 815, 844, 1132, 1687 et 1787.

La parole est à M. Sébastien Leclerc, pour soutenir l'amendement n° 815.

M. Sébastien Leclerc. Le présent amendement propose de faire apparaître clairement que le versement mobilité finance non seulement des services de mobilité, mais également les infrastructures de mobilité.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 844.

M. Gilles Lurton. Nous proposons en effet un changement de terminologie, car le financement des mobilités est indissociable de celui des infrastructures.

Mme la présidente. La parole est à M. Éric Straumann, pour soutenir l'amendement n° 1132.

M. Éric Straumann. Je voudrais revenir sur la question du vélo. Sur ce point, le texte manque d'ambition. En Alsace, nous avons fait des expériences : Strasbourg est la première ville cyclable de France, mais il est vrai que la moitié des salariés y travaillent à moins de 8 kilomètres de leur domicile. De l'autre côté de la frontière, il existe d'autres expériences extrêmement probantes – je pense par exemple à Fribourg ou, plus loin, à Copenhague, où 60 % des salariés se déplacent à vélo. Il faut, c'est vrai, créer des infrastructures, ce qui est onéreux ; mais, par la suite, le coût de fonctionnement est quasi-nul !

Il reste aujourd'hui à financer ces pistes cyclables : peut-être ce nouveau versement transport, et un plan annuel proposé par l'État, pourraient-ils nous permettre d'atteindre cet objectif. Ce faisant, nous répondrions aux attentes de la population en matière de protection de l'environnement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Josiane Corneloup, pour soutenir l'amendement n° 1687.

Mme Josiane Corneloup. Le périmètre du versement transport doit comprendre non seulement le financement des mobilités, mais aussi celui des infrastructures.

Mme la présidente. La parole est à Mme Danielle Brulebois, pour soutenir l'amendement n° 1787.

Mme Danielle Brulebois. Il est défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Vous ne serez pas étonné que j'apporte à ces amendements la même réponse qu'à une autre série d'amendements tout à fait similaires que nous avons examinés tout à l'heure : demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

(Les amendements identiques n°s 815, 844, 1132, 1687 et 1787, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Dharréville, pour soutenir l'amendement n° 2445.

M. Pierre Dharréville. Cet amendement tend à donner aux plus de 300 autorités organisatrices de mobilité davantage de ressources pour financer les besoins croissants en matière de mobilité, et pour relever les défis qui sont devant nous, à commencer par celui du réchauffement climatique. Elles pourront ainsi exercer vraiment les compétences nouvelles qui leur sont confiées par ce projet de loi en matière de mobilités propres et partagées.

Nous considérons que les employeurs doivent participer au développement des offres de mobilité. J'ai même vu, dans mon territoire, le MEDEF venir distribuer des tracts sur ce

sujet à la porte des entreprises... Certains employeurs sont donc bien sensibles à ces questions du déplacement entre domicile et travail.

La principale ressource des autorités organisatrices de transports collectifs, c'est actuellement le versement transport des entreprises. Mais le taux plafond de celui-ci est aujourd'hui particulièrement bas, en particulier pour les petites et moyennes agglomérations, où la part modale de l'automobile est la plus importante. En Île-de-France, le taux du versement transport a augmenté de façon conséquente au cours des dernières années ; tel n'a pas été le cas en province. Or, nous savons que l'augmentation du versement transport – et par là celle des ressources – permet d'améliorer les infrastructures, le service, les tarifs, et donc de développer largement le recours aux transports en commun. J'ai en tête des exemples très précis.

Nous préconisons donc le relèvement des plafonds du versement transport, devenu versement mobilité, pour l'ensemble des autorités organisatrices qui développent déjà des offres de transport collectif, afin de garantir que les crédits qui servent aujourd'hui au financement des transports collectifs ne seront pas détournés au profit d'autres offres de mobilité sur route.

En augmentant les plafonds, nous laissons les collectivités fixer elles-mêmes le niveau soutenable de financement des transports par les entreprises, dans des proportions dont je souligne qu'elles restent tout de même très modestes. Nous mettrions ainsi un outil supplémentaire à disposition des collectivités pour développer leur offre publique de transports, en fonction des besoins.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Cet amendement conduirait, vous en convenez vous-même, à une augmentation significative du taux plafond du versement mobilité partout en France, et à un plafond uniforme de 2 %, alors qu'une telle uniformité n'est pas forcément pertinente puisqu'elle ne prend pas en considération la grande disparité des besoins. Nous ne contestons évidemment pas l'intérêt de la lutte contre le réchauffement climatique, mais augmenter ainsi potentiellement la pression fiscale sur de nombreuses entreprises – et pas forcément les plus grandes – n'est pas la solution adéquate.

Avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Cet amendement tend à de multiplier par quatre ou cinq le taux du prélèvement sur les entreprises. Le Gouvernement n'a évidemment pas la volonté d'augmenter la pression fiscale sur les employeurs – ce qui pourrait s'avérer contre-productif, puisque nous nuirions à la compétitivité de nos entreprises, donc à l'emploi.

Avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Marc Le Fur.

M. Marc Le Fur. Je m'oppose également à cet amendement.

Le versement mobilité n'est pas un impôt sur les entreprises, mais un impôt sur l'emploi, puisque sa base de calcul, c'est la masse salariale ! Plus on augmente son taux, plus on pénalise l'emploi. Or ce qui doit nous réunir, c'est la défense

de l'emploi. Dans notre pays, il y a encore quelques entreprises de main-d'œuvre : gardons-les ! Elles salarient des gens, épargnons-les !

Le taux doit refléter la nature du service offert aux particuliers – la logique est bien celle-là, même si, j'en conviens, le versement mobilité est un impôt et non une redevance.

Or, dans la périphérie de certaines communautés d'agglomération, des communes rurales hébergent de grands employeurs qui paient le versement transport, alors même que leurs salariés ne bénéficient pas de services, ou en bénéficient peu.

Il ne s'agit pas, comme Mme la ministre le disait, d'une négligence des agglomérations. En réalité, le transport public n'est pas pertinent pour acheminer des salariés qui commencent à travailler à trois ou quatre heures du matin. À cette heure, il n'y a que l'automobile.

Malgré tout, on fait payer à ces entreprises le versement transport car elles dépendent d'une agglomération qui lève celui-ci. Cela est d'autant plus flagrant dans les communautés d'agglomération qui ont fédéré d'anciennes communautés de communes – c'est le cas dans ma circonscription. Certaines, qui ignoraient hier le versement transport, doivent l'acquitter dans la nouvelle communauté de communes.

Une période transitoire est certes prévue mais, à terme, le taux sera le même pour toutes les entreprises, qu'elles soient placées au cœur de l'agglomération, et bénéficient d'un véritable service, ou à sa périphérie, où, de fait, les entreprises, donc leurs salariés, ne reçoivent aucun service.

J'insiste sur ce point : on ne peut pas charger à l'excès des entreprises dont les salariés, de fait, ne seront pas les utilisateurs des transports publics financés par ce versement.

Mme la présidente. La parole est à M. Martial Saddier.

M. Martial Saddier. Comme mon collègue Marc Le Fur, je suis un peu inquiet. Depuis le début de la soirée, plusieurs dizaines d'amendements sont présentés pour tenter de bricoler un dispositif qui, nous le savons tous dans cet hémicycle, a vu le jour en 1971, il y a près de cinquante ans, pour la seule région parisienne. Le législateur a ensuite attendu 1999 pour étendre ce modèle aux communes de plus de 10 000 habitants. En ce jour de 2019, à bientôt vingt-trois heures, nous sommes en train d'élargir l'éligibilité au versement mobilité, dont on multiplierait le montant par trois ou quatre.

Cette taxe étant calculée en fonction de la masse salariale, Marc Le Fur l'a dit, son augmentation pèsera directement sur l'emploi et la compétitivité, notamment internationale, des entreprises.

Cet après-midi, deux questions ont été posées au Gouvernement sur l'attractivité économique et la politique industrielle de la France. Mme la secrétaire d'État auprès du ministre de l'économie et des finances a répondu en se félicitant de la relance et des projets d'innovation. La France compte encore des zones géographiques, qui sont de véritables bastions industriels mondiaux, où nous sommes meilleurs qu'en Allemagne ou dans la *Silicon Valley*.

M. Alain Bruneel. L'inverse existe aussi !

M. Martial Saddier. Il se trouve que certains de ces bastions n'acquittent pas le versement transport. Lorsque la taxe professionnelle était en vigueur, le taux appliqué dans ces

régions était parmi les plus bas de France. Ce n'est sans doute pas un hasard si ces zones sont restées des bastions industriels compétitifs, capables de tenir tête à l'Allemagne ou aux États-Unis.

M. Marc Le Fur. Bien sûr !

M. Martial Saddier. Aussi, nous devons rester prudents face à un dispositif, qui mériterait peut-être, madame la ministre, d'être remis à plat. Prenons un exemple qui n'a pas été cité : dans certaines zones, le versement transport finance des moyens de transport servant uniquement à acheminer, le samedi, les habitants dans les zones commerciales.

Désormais, nous nous accordons tous pour dire qu'un pays comme la France n'a pas d'avenir sans industrie, et qu'il faut défendre la production et l'emploi industriels. Faut-il donc peser sur ceux-ci par le biais d'un versement finançant des transports collectifs, qui, comme l'a expliqué Marc Le Fur, desservent tout sauf les zones industrielles ? (*M. Marc Le Fur applaudit.*)

Nous devons faire preuve de prudence, et ne pas oublier les conséquences que ce dispositif peut avoir sur la compétitivité de la France, notamment sur l'emploi industriel.

Mme la présidente. La parole est à M. Pierre Dharréville.

M. Pierre Dharréville. Malgré les inquiétudes qu'exprimait Martial Saddier, le débat est intéressant et utile. Plusieurs députés ont souligné la disparité des besoins. Or l'amendement que j'ai déposé vise précisément à ouvrir la possibilité pour les collectivités de lever le versement transport, afin de faire face à la diversité des besoins de leur territoire.

Sans doute avons-nous fait de bons choix en 1971 pour la région parisienne, mais je constate que le territoire marseillais accuse un retard considérable en matière d'infrastructures, notamment de transports en commun.

M. Martial Saddier. Dans ce cas, inventons un dispositif pour Marseille !

M. Pierre Dharréville. Je le regrette, car nous le paierons. La population de nos territoires, à Marseille et au-delà, le paie d'ailleurs déjà cher. Elle est confrontée à des situations d'enclavement, en plein territoire métropolitain, qui sont devenues insupportables et inacceptables. Il nous faut absolument relever ce défi.

Dans le territoire industrialisé qui est celui de ma circonscription, il y a une forte demande de transports en commun. Leur absence est un des obstacles qui empêchent les salariés de se rendre dans de bonnes conditions sur les lieux de travail où diverses industries sont installées.

Nous avons donc besoin d'un investissement, que nous ne pourrions pas prélever ailleurs que sur les richesses produites. Il me semble donc utile, lorsque cela est nécessaire, de pouvoir prélever cet impôt vertueux, mis au service de l'économie et qui développe des réponses collectives aux besoins. Le service public est un élément de compétitivité, pour appuyer le développement harmonieux de notre économie.

Si la puissance publique souhaite que des entreprises se développent dans notre territoire, elle doit organiser certains services permettant aux industries de s'installer et d'offrir de bonnes conditions de travail à leurs salariés.

Pour cela, des moyens sont nécessaires. Se priver de cette possibilité serait un renoncement extrêmement préjudiciable, non seulement pour le quotidien de ces salariés, mais aussi pour les transitions énergétiques que nous avons à opérer d'urgence pour la planète.

M. Guillaume Garot. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. M. Le Fur a évoqué une entreprise qui, dans un territoire rural, ne serait pas desservie par les transports en commun. Ce cas pose une réelle difficulté, mais la même situation peut se présenter dans des territoires plus urbains.

Fiscalement, l'entreprise, où qu'elle soit, adhère de moins en moins aux territoires qui l'entourent. Vous avez supprimé la taxe professionnelle prélevée par les communes, au niveau où s'effectuaient les investissements en infrastructures. Or ces collectivités réunissaient les conditions pour que les zones industrielles soient desservies dans de bonnes conditions, afin de favoriser la création d'emplois.

Certes, je m'éloigne du versement transport, mais la recette de la taxe professionnelle permettait de réunir les conditions d'un accès à l'emploi de proximité, par le biais de la collectivité territoriale de proximité que représentait la commune en termes d'infrastructures.

Avec cette suppression, l'entreprise a perdu son ancrage, ce qui pose le problème de son accessibilité, notamment pour les salariés. Là encore, vous êtes responsables de cette situation, qui rejaillit sur la capacité financière des collectivités à mobiliser, pour réunir les conditions d'une accessibilité satisfaisante au lieu de travail.

Mme la présidente. La parole est à M. Yannick Haury.

M. Yannick Haury. J'ai créé un réseau de transports il y a une douzaine d'années, lorsque j'étais maire. Pour cela, j'avais demandé au ministre des transports de l'époque de constater la création d'un périmètre de transport urbain, ce qui m'a permis de jouer le rôle d'autorité organisatrice de transports de ma commune, qui comptait 15 000 habitants. L'initiative a pu être menée grâce au versement transport, à un taux de 0,55 %.

Les employeurs, privés ou publics, ne se sont jamais plaints de cette contribution, laquelle finance une infrastructure qui dessert tous les quartiers de la ville et que nous avons choisie de rendre gratuite pour l'utilisateur.

M. Hubert Wulfranc. Très bien !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Député de la grande zone industrielle du Havre, qui comprend des entreprises, telle l'usine Renault de Sandouville, dont les salariés peuvent commencer à travailler à quatre heures du matin, ainsi qu'une raffinerie, qui tourne à feu continu, week-ends compris, je suis un ardent défenseur du versement transport.

En effet, tous les transports ont pu s'organiser dans l'ensemble de la zone industrielle. Des lignes spécifiques, accessibles avec le titre de transport habituel, sont prévues à quatre heures du matin. En effet, tout demandeur d'emploi, tout intérimaire doit pouvoir se déplacer.

L'autorité organisatrice du transport, la communauté d'agglomération du Havre, maîtrise tout ce dispositif. Au reste, des dérogations ont été octroyées à certaines entreprises, afin d'autoriser le transport, géré par l'entreprise elle-même. Dans ces cas, une exonération du versement transport est possible.

La loi permet tous ces ajustements car la taxe n'est pas figée : le taux du versement transport peut être revu à la baisse, au lieu d'être augmenté. Les élus locaux ont la possibilité d'agir sur ce point, même si son plafond me semble trop bas.

Dans ma vie de maire, j'ai eu affaire à une très grande entreprise japonaise, fabriquant des petites voitures, qui cherchait à s'installer en France. Le questionnaire qu'elle avait remis, évaluait, outre l'hôpital, les services d'urgence, les horaires de tous les services publics et les universités, le réseau de transports.

Pour planter la graine de l'entreprise, ses dirigeants se renseignaient sur le terreau. Ils ont finalement choisi de s'installer là où ils avaient reçu le plus de réponses positives, afin que leurs salariés, comme les familles de ces derniers, disposent de services publics de proximité satisfaisants.

Nous devons avoir cela en tête. Ce qui compte n'est pas la taxe par rapport à l'entreprise, mais le terreau que le territoire, ou le pays, peuvent créer pour accueillir les entreprises et les investisseurs. À cet égard, le versement transport n'est pas un handicap, s'il s'accompagne de services. (*Applaudissements sur les bancs du groupe GDR.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Il est surréaliste de voir ceux qui pensent défendre les travailleurs, ceux qui travaillent au quotidien dans les entreprises, proposer que le financement des transports, donc également de la mobilité, des infrastructures, soit assis sur la masse salariale, plutôt que sur la valeur ajoutée.

M. Marc Le Fur. Exactement !

M. Jean-Marie Sermier. Ainsi, alors qu'une entreprise industrielle ou agroalimentaire, disposant d'une faible marge, mais employant de nombreux salariés, paiera une taxe élevée, une petite entreprise gagnant beaucoup d'argent mais employant moins de onze salariés n'acquittera même pas le versement mobilité et ne financera pas les infrastructures. C'est assez surprenant.

Pourtant, le versement mobilité est destiné à financer non les infrastructures, mais la mobilité, c'est-à-dire l'action de se mouvoir dans un territoire, donc d'assurer aux salariés des entreprises les déplacements qui leur sont nécessaires.

Quant à la modulation, qu'a évoquée M. Lecoq, elle est extrêmement difficile, voire impossible dans un territoire. On ne peut moduler que si l'on appartient à un syndicat regroupant plusieurs collectivités intercommunales.

Il faut donc revenir à l'essentiel, et cesser cet étrange débat.

M. Marc Le Fur. Très bien !

M. Jean-Paul Lecoq. Nous aimerions connaître l'avis de Mme la ministre !

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. Les entreprises sont d'abord citoyennes. Il nous revient de le leur rappeler si elles ont oublié de l'être. Certes, le versement transport peut représenter une charge pour de toutes petites entreprises.

Mais ceux ou celles qui, dans cet hémicycle, réclament sa diminution ou sa suppression seront les mêmes qui, dans les collectivités, pleurnicheront sur le désengagement de l'État. De même, ceux qui, ici-même, à la tribune, étaient les premiers à vouloir supprimer la taxe poids lourds, regretteront chez eux que l'État n'investisse plus dans les infrastructures de transport.

Il est naturel de prévoir les moyens financiers permettant de soutenir les politiques de transport harmonisées sur le territoire.

J'en conviens, le versement transport ne peut pas augmenter dans des proportions que les entreprises jugeraient injustifiées. L'équilibre actuel est satisfaisant.

Ne l'oublions pas, les mobilités de demain ne sont pas les transports d'hier. Il est logique de trouver des financements pour ces nouvelles formes de mobilité, plus adaptées au milieu rural, que le projet de loi évoque.

Il ne me semble pas opportun de rouvrir le débat sur la légitimité du versement transport.

(L'amendement n° 2445 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 2963.

Mme Florence Lasserre-David. Je ne vous apprendrai rien, il existe dans notre pays des disparités territoriales en matière de mobilité.

Imaginons que le ressort territorial d'une AOM – autorité organisatrice de la mobilité – comprenne des territoires très divers : zones urbaines, périurbaines, territoires ruraux, ultraruraux, enclavés. Le versement mobilité est prélevé sur la totalité du territoire. Cela ne souffre, selon moi, aucun débat.

Cependant, si une des zones de ce même ressort territorial comporte un TCSP – transport en commun en site propre –, le versement transport peut être majoré et cette majoration s'applique sur la totalité du territoire de l'AOM.

Mon amendement, cosigné par la majorité de mes collègues du groupe MODEM, propose de limiter l'application de ladite majoration aux seules communes appartenant à l'aire urbaine du TCSP.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Nous avons longuement évoqué cet amendement en commission. Le troisième alinéa de l'article L. 2333-67 visé par votre amendement dispose que le taux du versement transport est plafonné à 0,85 % lorsque la population est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants et que l'AOM a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en site propre. Votre amendement prévoit de réserver ce taux plafond à certaines communes dans le ressort territorial de l'AOM.

M. Sermier l'a rappelé il y a quelques instants, il est très difficile de moduler le versement mobilité à l'intérieur d'un même ressort territorial. Votre proposition me semble introduire un élément de complexité supplémentaire. Je

comprends vos motivations mais l'application d'un taux unique sur tout le territoire d'une AOM instaure une forme de solidarité qu'il convient de préserver.

Je vous suggère donc de retirer l'amendement. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous avons, en effet, débattu de ce sujet en commission. Vous souhaitez circonscrire la majoration du taux à la partie de l'intercommunalité qui bénéficie du TCSP. Il ressort des discussions avec les associations représentatives des collectivités la volonté unanime de ne pas faire du versement mobilité une sorte de redevance pour service rendu et de continuer à promouvoir la solidarité au sein de l'intercommunalité.

Je peux comprendre le sentiment d'injustice d'une collectivité qui se voit appliquer un taux identique sans bénéficier des mêmes services. Mais la réponse consiste plutôt à apporter sur tout le territoire de l'intercommunalité des réponses adaptées et à s'assurer que les parties rurales reçoivent le juste retour, si vous me permettez cette expression, de leur contribution au titre du versement mobilité. Je vous propose donc le retrait sinon j'émettrai, comme en commission, un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Mme Florence Lasserre-David.

Mme Florence Lasserre-David. J'entends le souci de solidarité, mais les territoires qui sont très éloignés du TCSP sont tout de même victimes d'une injustice.

(L'amendement n° 2963 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Thiébaud, pour soutenir l'amendement n° 2546.

M. Vincent Thiébaud. Cet amendement, dont M. Jerretie est le premier signataire, autorise les EPCI – établissements publics de coopération intercommunale – à moduler le taux du versement mobilité selon les zones du territoire qui le composent. À la suite de la réforme de la carte intercommunale, nombreuses sont les intercommunalités qui couvrent une large superficie et où l'offre de transport est très différente d'une zone à une autre. Cette disposition permet aux élus de fixer un taux différent et de l'adapter à l'offre de transport.

Ma circonscription compte une communauté d'agglomération réunissant trente-six communes dont certaines, distantes de plus de vingt kilomètres de la ville centre, ne bénéficient pas des services de mobilité. Je considère donc qu'il serait judicieux de laisser aux élus la possibilité d'adapter le taux.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. La proposition n'est pas tout à fait la même que celle de Mme Lasserre-David, mais elle porte elle aussi sur la modulation des taux de versement, modulation qui constituerait un élément de complexité supplémentaire. Je demande donc le retrait de l'amendement. À défaut, avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. Monsieur Thiébaud, souhaitez-vous retirer l'amendement ?

M. Vincent Thiébaud. N'étant pas le premier signataire, je vais le maintenir.

La possibilité donnée aux élus des territoires de choisir le taux et de l'adapter selon la taille de l'EPCI me semble une bonne solution.

(L'amendement n° 2546 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 2220.

Mme Florence Lasserre-David. Dans le même esprit que le précédent, cet amendement prévoit de maintenir le versement transport sur tout le ressort territorial et de n'imposer le versement transport majoré applicable aux communes touristiques qu'à celles qui sont classées comme telles. Ainsi, les communes non touristiques ne se verraient pas appliquer de majoration.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Pour les mêmes raisons que précédemment, je suggère le retrait. À défaut, avis défavorable.

(L'amendement n° 2220, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques, n° 816, 845 et 1691.

La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n° 816.

M. Dino Cinieri. Cet amendement, dont M. Bony est le premier signataire, propose de faire apparaître clairement les infrastructures, aux côtés des services de mobilité, dans la destination du versement mobilité.

Mme la présidente. L'amendement n° 845 de M. Pierre Cordier est défendu.

L'amendement n° 1691 de Mme Josiane Corneloup est défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je demande le retrait. Sinon, avis défavorable. Le sujet a déjà été abordé plusieurs fois au cours des débats.

(Les amendements identiques n° 816, 845 et 1691, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 1947 et 3345 rectifié, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour les soutenir.

Mme Valérie Lacroute. Je reviens sur la question de la gratuité des transports. Je rappelle quelques chiffres : les employeurs sont les premiers financeurs des transports en commun – le versement transport représente chaque année 8 milliards d'euros – ; les entreprises prennent en charge à hauteur de 50 % le coût du titre de transport mensuel des salariés, soit une dépense de 900 millions d'euros pour la

seule région Île-de-France. La contribution des employeurs permet de financer de 45 à 60 % du coût du transport collectif urbain.

À quelques mois des échéances municipales, plusieurs AOM ont fait le choix d'instaurer la gratuité dans les réseaux de transport. Ce sujet risque d'être un enjeu lors de la campagne électorale pour les élections municipales.

Le versement mobilité a vocation à financer l'offre de transport afin que nos concitoyens puissent se déplacer plus facilement, et que l'on puisse offrir plus de services de mobilité dans les territoires ruraux, notamment dans les territoires enclavés ou très ruraux.

Pour éviter que le versement mobilité ne finance la gratuité des réseaux de transport, l'amendement propose de réduire son taux lorsque cette mesure est instituée. Le versement mobilité apporte d'importantes ressources que certaines collectivités utilisent pour subventionner la gratuité. Or, la gratuité bénéficie souvent à des personnes qui sont en mesure de payer leur titre de transport. L'objet du versement transport doit rester l'amélioration de l'offre de transport. Rien n'interdit aux collectivités de proposer des tarifs préférentiels ou des tarifs sociaux à ceux de nos concitoyens qui n'ont pas les moyens de payer l'intégralité du coût des transports.

M. Jean-Paul Lecoq. C'est scandaleux !

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'ai mal compris vos amendements, qui par ailleurs me semblent satisfaits, donc j'en demande le retrait, sinon mon avis sera défavorable. Chaque autorité organisatrice de la mobilité est libre de percevoir ou pas un versement mobilité et de faire varier ou pas le taux du versement. Cet ajout dans la loi n'est donc pas utile.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'ai eu l'occasion de le dire cet après-midi dans le débat sur la gratuité des transports, il convient d'être attentif à l'acceptabilité du versement mobilité. Celui-ci ne doit pas être considéré comme une recette magique qui pourrait être augmentée indéfiniment. Il constitue bien une charge qui pèse sur nos entreprises.

Comme l'a dit M. le rapporteur, nous pouvons compter sur la responsabilité de nos élus et leur faire confiance : ils sont conscients de la nécessité de ne pas alourdir les charges pour les entreprises. J'émet donc un avis défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, nous pourrions nous rejoindre sur cet amendement. Celui-ci ne propose pas une modulation sans raison. Il faut éviter que le versement mobilité serve à financer la gratuité. Nous examinons un projet de loi destiné à moderniser les mobilités. Or la modernisation réclame des moyens. Il faut des expérimentations pour trouver d'autres solutions qui sont parfois onéreuses.

Selon nous, il vaudrait mieux réserver les recettes issues du versement mobilité à des expérimentations ou des recherches nouvelles plutôt que de s'en servir pour réduire le prix du transport à néant, c'est-à-dire pour l'offrir gratuitement.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Nous savons bien, monsieur le rapporteur, que les collectivités peuvent ramener à zéro le taux du versement mobilité. Toutefois, ma demande ne porte pas sur ce point.

La plupart des collectivités qui ont institué le versement mobilité ne ramènent pas son taux à zéro – je me mets à leur place – lorsqu’elles instaurent la gratuité. Bien évidemment, elles maintiennent ce taux et se servent de la recette qu’elles collectent auprès des entreprises pour offrir des transports gratuits à tous les usagers.

Or l’objectif du versement mobilité n’est pas d’offrir des transports gratuits à nos concitoyens, même si l’on se place du point de vue de la justice sociale, puisqu’une partie d’entre eux sont en mesure de les payer – je pense que mes collègues du groupe GDR comprendront ce que je dis, même s’ils ne souscriront pas à mon raisonnement jusqu’au bout. L’idée est que la recette collectée auprès des entreprises serve à créer davantage de services de mobilité.

À partir du moment où vous instaurez la gratuité, vous compensez nécessairement la perte des recettes versées auparavant par les usagers par celles collectées auprès des entreprises. Dès lors, nécessairement, vous ne pouvez pas offrir autant de services de transport à vos concitoyens que vous le pourriez. Je le répète, l’idée n’est pas d’instaurer la gratuité pour tous nos concitoyens. Il faut que le versement mobilité soit uniquement fléché sur l’amélioration de l’offre de transport, aussi bien dans les métropoles que dans les territoires ruraux. Le projet de loi vise précisément à permettre à toutes les collectivités, notamment à la région, de créer des services de mobilité partout, en particulier dans les zones blanches.

J’ai rappelé les chiffres; les sommes en jeu sont importantes. Il faut que les entreprises – elles le disent elles-mêmes – aient le sentiment que la recette collectée auprès d’elles sert à créer des services de transport sur l’ensemble de nos territoires. Tel est l’objectif du versement mobilité; il n’est pas d’instaurer la gratuité, comme le font de plus en plus de collectivités. Les amendements visent donc à responsabiliser les collectivités.

Bien évidemment, les collectivités ont la possibilité de ramener le taux du versement transport à zéro. Malheureusement, ce n’est pas ce qui se passe, car la plupart d’entre elles disposent, nous le savons bien, de moyens financiers réduits.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Paul Lecoq.

M. Jean-Paul Lecoq. Chers collègues du groupe LR, vous qui prétendez régulièrement défendre les territoires et leur libre administration par les élus locaux, je suis surpris que vous considériez que l’on doit décider à Paris, dans cet hémicycle, ce que ces élus doivent faire! Jusqu’à présent, la loi permettait aux élus des territoires de choisir – c’est la libre administration – soit de développer une offre de transport plus importante sur le territoire, parce qu’ils considèrent que c’est ce qui répond aux besoins de leurs concitoyens, et de financer ce coût, soit d’instaurer la gratuité, parce qu’ils considèrent que c’est bon pour leurs concitoyens, ou parce que ceux-ci le demandent et préfèrent la gratuité au regard de tout ce qu’elle apporte.

Mme Valérie Lacroute. Cela conduit à réduire l’offre!

M. Jean-Paul Lecoq. Par ailleurs, la gratuité n’est pas financée uniquement par le versement transport, je pense que vous le savez – ou alors vous connaissez mal la situation.

Prenez l’exemple de Dunkerque: le maire de la ville a refusé de construire une grande salle de spectacle et a utilisé ce budget pour instaurer la gratuité des transports; il n’a donc pas utilisé le versement transport à cette fin – d’ailleurs, le versement transport est plafonné dans sa ville, ce qui ne l’a pas empêché de prendre cette décision.

Si vous vous intéressez à l’exemple de Dunkerque, vous constaterez que la gratuité a fait évoluer les relations entre les gens et la structuration de la ville. En effet, le maire a de moins en moins besoin des places de stationnement pour dynamiser le centre-ville, et il se dit que les parkings, qui occupaient une place considérable, vont constituer une réserve foncière très importante, qui permettra de bâtir à nouveau au centre-ville. La gratuité ne concerne pas nécessairement que l’usager lui-même, même si cela a son importance. Elle peut avoir des conséquences que l’on n’imaginait pas au départ, en matière de restructuration de la ville et d’organisation des déplacements sur le territoire.

Je pense que cet exemple mérite d’être suivi de près. Nous verrons comment les choses évoluent; la mesure a été prise il y a un peu plus d’un an et, pour l’instant, cela évolue plutôt bien. Dunkerque est l’une des plus grandes agglomérations de France à avoir instauré la gratuité. Certes, la ville n’a pas construit de tramway...

Mme Valérie Beauvais et Mme Valérie Lacroute. Voilà!

M. Jean-Paul Lecoq. ...ni d’équipements très coûteux, qui donnent lieu à de gros remboursements. Cela fait partie de ses choix, qui ont été faits avec les citoyens.

On ne peut pas dire qu’il faut décider les choses avec les citoyens et, à un autre, que c’est le législateur qui doit décider de tout ici. Je suis assez surpris par la position des élus du groupe Les Républicains, qui sont, en l’espèce, complètement déconnectés des territoires. (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*)

M. Vincent Descoeur. Pas nous! Pas ça!

M. Jean-Paul Lecoq. Méfiez-vous si vous vous déconnectez...

Mme la présidente. La parole est à M. Arnaud Viala.

M. Arnaud Viala. Les amendements de Valérie Lacroute ne visent nullement à priver les territoires de leur libre arbitre.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mais si!

M. Arnaud Viala. Non! Il s’agit simplement de se conformer à l’objectif du projet de loi que nous examinons, à savoir offrir à l’ensemble de nos concitoyens un accès de plus en plus large aux mobilités.

Le raisonnement de M. Lecoq concerne un ensemble urbain doté d’un centre de décision unique, qui est à la fois l’autorité perceptrice du versement mobilité et l’aménageur territorial. Or, dans bien des cas, le système s’appliquera non pas dans un tel ensemble urbain, mais dans des territoires où la collectivité ou l’EPCI est compétent pour plusieurs ensembles ou lieux de vie. Nous aurions donc intérêt à établir, dans la loi, un lien entre le versement mobilité et le fait d’opter pour l’offre de services la plus large possible.

Je souhaite citer l’exemple du transport scolaire. En la matière, la gratuité a parfois nui au niveau de service. Les collectivités qui ont fait le choix de supprimer ce que l’on

peut appeler « le ticket modérateur des familles », ramenant ainsi à zéro leur contribution au financement du coût réel du transport scolaire, ont très vite dégradé le niveau de service ; on a cessé d'aller chercher les enfants à partir de telle ou telle distance. Dans de nombreux cas, les collectivités sont d'ailleurs revenues en arrière quelques années plus tard.

Si nous nous interdisions de nous interroger sur l'opportunité d'encadrer un tant soit peu l'application du versement mobilité, en vue d'accroître le niveau de service offert à nos concitoyens, conformément à l'objectif, nous passons à côté de quelque chose.

Mme Valérie Lacroute. Très juste !

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Louis Bricout.

M. Jean-Louis Bricout. Je souhaite rappeler la situation des territoires ruraux en décrochage économique, où nous sommes loin de pouvoir instaurer la gratuité des transports dont vous parlez.

J'abonde dans le sens de Christophe Bouillon : il faudrait sans doute prévoir d'autres modes de financement pour aider les collectivités à créer des services de transport. Le versement transport est, je le crains, tout à fait insuffisant pour financer des solutions de transport pour les déplacements quotidiens et, plus encore, pour les déplacements domicile-travail, qui posent des difficultés supplémentaires, en raison des horaires ou parce que les employés sont postés. Dans la ruralité profonde, il est très difficile, voire impossible, de proposer des solutions pour ces déplacements.

Nous avons mis en place, dans un pôle d'équilibre territorial et rural de ma région, un service de transport à la demande, mais nous avons été obligés d'y mettre fin à cause d'un problème de financement. Il est difficile de rentabiliser un tel service, sauf si l'on demande une contribution supplémentaire à l'utilisateur ou si l'on taxe les entreprises, au risque de les mettre en difficulté. Il faudrait réfléchir, madame la ministre, à une solution complémentaire au versement mobilité, pour aider les collectivités et les EPCI ruraux à créer de véritables services de transport. C'est d'ailleurs ce que demandaient les gilets jaunes, qui trouvaient la facture de transport élevée, sachant qu'on est obligé d'utiliser la voiture dans ces territoires. Si nous voulons leur proposer d'autres solutions que la voiture, il faut aider les collectivités.

M. Guillaume Garot. Très juste !

(Les amendements n^{os} 1947 et 3345 rectifié, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de cinq amendements, n^{os} 3246, 1030 rectifié, 1214, 1105 et 2073, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 1030 rectifié et 1214 sont identiques, de même que les amendements n^{os} 1105 et 2073.

La parole est à M. Jean-Louis Bricout, pour soutenir l'amendement n^o 3246.

M. Jean-Louis Bricout. Cet amendement, dont Mme Rabault est la première signataire, vise à porter le taux plafond du versement mobilité de 0,5 à 2,95 % des revenus d'activités tels qu'ils sont pris en compte pour la détermination de l'assiette des cotisations d'assurance maladie mises à la charge des employeurs et affectées au financement des régimes de base de l'assurance maladie.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-France Lorho, pour soutenir l'amendement n^o 1030 rectifié.

Mme Marie-France Lorho. L'objectif du texte est de permettre une meilleure organisation des transports et de favoriser l'intermodalité. Si la réunion de la région, des départements, des métropoles et des EPCI au sein d'une seule autorité organisatrice de la mobilité semble nécessaire, cela doit se faire selon des modalités, notamment financières, et un degré d'intégration qui soient propres et adaptés à chaque contexte local. En conséquence, les modes de financement de la compétence mobilité doivent être adaptés à cette forme de coopération renouvelée. Bien évidemment, la mise en place d'un dispositif de mobilité efficace, durable et permettant l'intermodalité doit tenir compte de la diversité de nos territoires. Cela passe par une logique financière qui soit adaptée et réponde aux spécificités locales.

Mme la présidente. La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n^o 1214.

Mme Jeanine Dubié. Il est identique. La région, les départements, les métropoles et les EPCI peuvent se réunir au sein d'un syndicat mixte pour former une seule et unique autorité organisatrice de la mobilité. Cet amendement tend à donner le pouvoir à un tel syndicat mixte de fixer le taux du versement mobilité et de l'adapter en fonction du contexte local. Ce taux pourrait ainsi être majoré ou différencié selon les territoires.

Le n^o 2073 qui suit est un amendement de repli par rapport à celui-ci.

Mme la présidente. La parole est à Mme Marie-France Lorho, pour soutenir l'amendement n^o 1105.

Mme Marie-France Lorho. Le projet de loi ne prend en compte ni les spécificités des territoires locaux, ni les revendications des maires ruraux, ni la pluralité des systèmes de mobilité au sein des territoires. Le taux du versement mobilité, exprimé en pourcentage des salaires, doit pouvoir être modulé et adapté en fonction des territoires. On peut saluer, à cet égard, l'initiative des sénateurs visant à exonérer de versement mobilité les employeurs ayant conclu des conventions de télétravail avec leurs employés. La mobilité et l'intermodalité impliquent, en pratique, l'adaptabilité.

Mme la présidente. L'amendement n^o 2073 a été défendu par Mme Dubié.

Quel est l'avis de la commission sur ces amendements en discussion commune ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je demande le retrait de l'ensemble des amendements ; à défaut, j'émettrai un avis défavorable.

D'abord, l'article L. 1231-12 du code des transports, que ces amendements visent à compléter, autorise déjà les syndicats mixtes de transport à percevoir un versement transport. Les amendements sont donc redondants avec le droit existant sur ce point.

Par ailleurs, le taux plafond du versement transport est actuellement fixé à 0,5 % par l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales. Le relèvement du plafond à 2,95 % entrerait en contradiction avec cet article, puisque les amendements ne prévoient pas de le modifier. En outre, il serait excessif par rapport au plafond en vigueur.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je voudrais rappeler ce qu'est un syndicat mixte SRU – institués par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains... (*Conciliabules sur les bancs du groupe socialiste*), si toutefois les auteurs des amendements sont intéressés par ce rappel...

Mme la présidente. Veuillez écouter la ministre, mes chers collègues !

Mme Élisabeth Borne, ministre. C'est un syndicat qui a vocation non pas à réaliser par lui-même des services de mobilité, mais à agir dans trois domaines : la coordination des services, l'information et la billettique. C'est donc une mission de coordination qui ne nécessite pas des ressources très élevées, et ce sera d'autant moins le cas à l'avenir que des contrats opérationnels de mobilité, inscrits dans la logique de la coordination, vont voir le jour. La région, dans son rôle de chef de file, va mettre en place des systèmes d'information et de billettique multimodaux. La mission des syndicats mixtes SRU – auxquels je suis personnellement attachée, pour avoir, dans une vie antérieure, travaillé sur la loi qui les a institués –, ne va pas en se renforçant. Du reste, si le versement mobilité est très utile, il pèse aussi sur nos entreprises, il faut le garder à l'esprit.

Je ne vois donc absolument pas ce qui pourrait justifier que l'on augmente dans de telles proportions les ressources des syndicats mixtes, alors qu'ils n'assument pas de nouvelles missions. J'émet un avis défavorable sur tous ces amendements.

(L'amendement n° 3246 n'est pas adopté.)

(Les amendements identiques n° 1030 rectifié et 1214 ne sont pas adoptés.)

(Les amendements identiques n° 1105 et 2073 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 2658.

M. Loïc Prud'homme. L'article 2 a trait au subventionnement de divers modes de transport, pas uniquement publics. S'il est important d'inciter les citoyens à partager leur voiture, cela ne doit pas conduire à négliger la nécessité de soutenir fortement l'offre de transports publics, afin d'assurer son développement.

L'enjeu du développement du covoiturage – car il s'agit bien de cela – doit donc être appréhendé dans le cadre législatif défini, depuis moins de trois ans, par l'article L. 3132-1 du code des transports : le covoiturage doit rester un mode de transport effectué « à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ». En effet, il s'agit de se prémunir de tout détournement du covoiturage.

Madame la ministre, en début d'année, vous avez vous-même rappelé à la loi une start-up, ce qui illustre parfaitement ce risque. D'ailleurs, une fois le rappel à la loi prononcé, de quels moyens disposez-vous pour vous assurer que ces applications et ces services en ligne s'y conforment ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe FI.*)

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Monsieur Prud'homme, votre amendement me semble satisfait. Le versement mobilité pourra être affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences des AOM. Toute personne, y compris publique, doit respecter les lois en vigueur, qui incluent l'article que vous citez. Selon moi, votre amendement est donc sans objet. Je demande son retrait ; à défaut, j'y serai défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Nous aurons l'occasion de revenir sur le covoiturage lors de l'examen de l'article 15. Comme vient de le dire M. le rapporteur, le soutien des autorités organisatrices s'inscrit par principe dans le cadre du respect de la loi. J'ai bien entendu votre question sur les services proposant un faux covoiturage, qui sont en fait des sortes de VTC – voitures de transport avec chauffeur – déguisé. Je vous communiquerai le montant des amendes en vigueur ; je ne l'ai pas en tête, mais les taux sont très élevés, et les sanctions peuvent aller jusqu'à l'obligation d'interrompre le service.

Mme la présidente. Retirez-vous votre amendement, monsieur Prud'homme ?

M. Loïc Prud'homme. Je le maintiens car on n'est jamais trop précis, monsieur le rapporteur. Dans le domaine du covoiturage, nous avons connu un certain nombre de difficultés. L'existence de ces précédents justifie que le texte cible expressément ce mode de transport. Nous pourrions en discuter lors de l'examen de l'article 15. On connaît tout de même une sorte d'escalade dans le dumping : les VTC font de la concurrence aux taxis, et ces applications font de la concurrence aux VTC. Avec ces applications, qui emploient des travailleurs d'une manière tout à fait illégale, on n'en finit plus de dégringoler dans le moins-disant social et l'esclavage moderne.

(L'amendement n° 2658 n'est pas adopté.)

Suspension et reprise de la séance

Mme la présidente. À la demande de M. le rapporteur, la séance est suspendue.

(La séance, suspendue à vingt-trois heures trente-cinq, est reprise à vingt-trois heures cinquante.)

Mme la présidente. La séance est reprise.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 840.

M. Vincent Descoeur. Il précise ce que j'ai déjà défendu dans un autre amendement.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il est défavorable ; nous avons déjà répondu à maintes reprises.

(L'amendement n° 840, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. L'amendement n° 861 de M. Pierre Cordier est défendu.

(L'amendement n° 861, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques, n°s 1532, 2925 et 2964.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 1532.

M. Bertrand Pancher. Cet amendement très important, dont il a beaucoup été question au Sénat puis en commission à l'Assemblée nationale, tend à simplifier la communication par les URSSAF des informations liées au versement transport.

Beaucoup d'autorités organisatrices de la mobilité témoignent de leur incapacité à obtenir des informations fiables leur permettant de procéder à des projections financières et comptables, tout simplement parce que les URSSAF ne les leur donnent pas en temps et heure.

Il y a peu encore, je présidais une autorité organisatrice de la mobilité. Nous avons dû augmenter les tarifs demandés aux usagers pour percevoir quelques mois plus tard un versement transport plus élevé que prévu : tant mieux, en l'occurrence, mais ce n'est pas normal.

L'amendement vise donc à permettre la communication aux autorités organisatrices de la mobilité des données dont disposent les organismes de recouvrement du versement mobilité – les URSSAF, donc – en autorisant le partage par ces derniers du secret professionnel. Ainsi, les AOM pourront calibrer au mieux les investissements réalisés.

Des rencontres, des réunions de travail ont eu lieu à ce propos ; sans doute allez-vous nous en parler, madame la ministre. L'ACOSS – l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale –, qui collecte les informations, s'abrite de façon invraisemblable derrière le secret professionnel, oubliant que les maires sont aussi officiers de police judiciaire, soumis au secret professionnel.

J'espère donc que nous allons pouvoir progresser à ce sujet, grâce au présent amendement, dont l'adoption est particulièrement réclamée par les collectivités.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2925.

Mme Valérie Lacroute. Dans les discussions et plusieurs courriers, l'ACOSS se retranche en effet derrière le respect du secret professionnel, ce qui rend très difficiles les échanges avec les organismes – comme si l'on ne pouvait pas faire confiance aux autorités organisatrices de la mobilité, qui demandent depuis un moment déjà une visibilité financière, cruciale pour elles. Tout va dépendre de ce que vous allez nous dire à ce sujet, madame la ministre. En tout cas, la réponse apportée par l'ACOSS à la demande parfaitement légitime des AOM n'est pas très sérieuse. J'ai lu celle qui a été donnée à un courrier long de deux pages : les organismes bottent en touche, ce qui n'est guère responsable ni raisonnable. Les AOM réalisent un gros travail et méritent, je le répète, qu'on leur fasse confiance en leur donnant une visibilité dont elles ont cruellement besoin. Il faut les écouter ; or le courrier qui leur a été adressé ne répond pas à leurs attentes.

Mme la présidente. La parole est à Mme Florence Lasserre-David, pour soutenir l'amendement n° 2964.

Mme Florence Lasserre-David. En commission, madame la ministre, vous m'avez demandé de retirer le même amendement, au motif que des discussions étaient en cours. Il semblerait que la demande de partage du secret professionnel ne puisse être satisfaite dans le cadre des textes en vigueur. Mon amendement vise donc à les faire évoluer.

Comme l'ont dit nos deux collègues qui viennent de s'exprimer, cette demande est essentielle pour les autorités organisatrices de la mobilité. Elle est défendue par le GART – le Groupement des autorités responsables de transport –, dont nous soutenons la démarche.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces trois amendements identiques ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ils sont effectivement très importants car nous avons besoin que le secret professionnel soit levé. La commission a émis un avis favorable afin de pousser l'ACOSS à réagir, ne sachant où en étaient ses discussions avec le Gouvernement à ce sujet. Depuis lors, Mme la ministre a reçu une réponse, sous la forme d'un courrier de l'ACOSS contenant un engagement dont j'entends bien, madame Lacroute, qu'il ne vous satisfait pas entièrement, mais qui représente une première avancée.

À titre personnel, espérant que les explications de Mme la ministre parviendront à vous convaincre comme elles m'ont convaincu, je demande le retrait des amendements, dans la mesure où une démarche a enfin été entreprise, ce que nous n'avions jamais réussi à obtenir.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je confirme que je trouve tout à fait légitime le souhait, exprimé depuis longtemps par les autorités organisatrices de la mobilité, de pouvoir mieux suivre la ressource que représente le versement transport, futur versement mobilité. En la matière, en effet, la complexité est porteuse d'aléas financiers significatifs.

Des travaux ont été engagés à l'initiative de mes services, associant le GART, l'ACOSS et la direction de la sécurité sociale. Ils ont débouché sur la proposition, adressée au GART, d'expérimenter durant un an la transmission mensuelle des données à des autorités organisatrices de la mobilité volontaires, en contrepartie d'un engagement à respecter leur confidentialité. Le secret professionnel sera ainsi préservé, mais partagé avec les autorités organisatrices de la mobilité.

L'ACOSS a bien indiqué que l'objectif est aussi de parvenir à des solutions aux problèmes structurels entraînés par la complexité de la collecte du versement transport – futur versement mobilité –, dans un délai qui permette une prise de position en vue des lois financières de l'automne prochain.

Le courrier de l'ACOSS montre, je crois, que la demande des AOM a été entendue. L'expérimentation va débiter et la volonté de résoudre le problème est partagée. Je suggère donc le retrait des amendements ; à défaut, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Bertrand Pancher.

M. Bertrand Pancher. La signature par les AOM d'une convention cadre, le lancement de l'expérimentation d'une communication mensuelle du montant du versement mobilité par cotisant et l'engagement à travailler à la simplification du versement mobilité étaient autant de demandes

fermes du GART, formulées le 29 mai dernier, et l'ACOSS devait y répondre avant l'ouverture de nos débats. Or, à cet instant, il n'y a pas eu de retour.

Si, comme vous nous l'indiquez, madame la ministre, l'expérimentation est engagée pour un an, je considère qu'il s'agit d'une belle avancée. Je regrette certes que nous n'ayons pas été pleinement associés au processus – c'est même assez offensant pour les collectivités locales, mais passons. L'expérimentation montrera que le partage du secret professionnel ne soulève aucune difficulté. Merci, en tout cas, de ce progrès qui va intéresser les AOM.

Mme la présidente. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Pancher ?

M. Bertrand Pancher. Non : je le retire.

(L'amendement n° 1532 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Pour ma part, je maintiens mon amendement.

L'expérimentation, en effet, ne suffit pas ; elle ne satisfera pas les AOM. Les deux demandes précises que celles-ci ont formulées ne sont pas du domaine de l'impossible. Il s'agit, premièrement, de se faire communiquer l'intégralité du code APE – activité principale exercée – au lieu d'un seul de ses chiffres, ce qui ne me semble pas présenter le moindre danger au regard du secret professionnel ; deuxièmement, d'obtenir que les effectifs soient indiqués pour chaque établissement et non à l'échelle de la commune.

Je ne vois pas en quoi le secret professionnel ne pourrait pas être levé sur ces deux points. Ces deux demandes toutes simples peuvent être satisfaites très rapidement, sans qu'il soit besoin d'en passer par une expérimentation. Je ne comprends donc pas les raisons du blocage. Ces deux chiffres donneraient aux AOM une visibilité sur leurs recettes à venir. Il s'agit de donner ces informations aux autorités organisatrices de la mobilité ; ce sont des gens responsables, pas n'importe qui. Deux chiffres ne justifient pas une expérimentation.

Mme la présidente. Maintenez-vous votre amendement, madame Lasserre-David ?

Mme Florence Lasserre-David. Je le maintiens, pour le même motif que celui avancé par Mme Lacroute.

(Les amendements identiques n° 2925 et 2964 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 848.

M. Vincent Descoeur. Mes amendements précédents ont été défendus avec conviction bien que sans succès. Je défends de la même manière celui-ci et ceux des suivants dont je suis le premier signataire.

(L'amendement n° 848, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 866 et 1695.

La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 866.

M. Gilles Lurton. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 1695.

M. Jean-Marie Sermier. Défendu.

(Les amendements identiques n° 866 et 1695, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 846 et 1791.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 846.

M. Vincent Descoeur. Défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Danielle Brulebois, pour soutenir l'amendement n° 1791.

Mme Danielle Brulebois. Défendu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements identiques ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il est aussi défavorable sur les précédents.

(Les amendements identiques n° 846 et 1791, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 2446.

M. Hubert Wulfranc. Il concerne plus particulièrement l'Île-de-France.

Dans la loi de finances pour 2018, vous avez fait voter un amendement visant à accroître le versement transport en Seine-Saint-Denis et dans le Val-de-Marne. Nous avons alors objecté que cette logique n'était pas la bonne puisqu'elle tendait à aggraver les déséquilibres entre l'Est et l'Ouest francilien, notamment – une fois n'est pas coutume – en portant un coup au développement économique des départements populaires de l'Île-de-France.

Nous proposons ici, au contraire, d'augmenter le taux du versement mobilité dans les Hauts-de-Seine et dans certains quartiers de Paris bien dotés en réseaux de transports et où siègent de nombreuses entreprises. Nous souhaitons le porter à 3,5 % des salaires, en vue d'apporter des réponses adaptées aux dernières observations en date sur le creusement des inégalités sociales et économiques dans un périmètre relevant d'une autorité de transport aussi importante que celle de l'Île-de-France.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. L'article L. 2531-4 du code général des collectivités locales, dans sa rédaction actuelle, prévoit plusieurs plafonds pour le versement transport perçu par le STIF – désormais Île-de-France Mobilités –, mais un seul plafond pour Paris et le département des Hauts-de-Seine. Appliquer des taux différenciés à l'intérieur d'un même département serait un élément de complexité superflu et contraire à l'idée selon laquelle un taux unique instaure une forme de solidarité entre les composantes d'un territoire. Je vous demande donc de retirer votre amendement, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Même avis.

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc.

M. Hubert Wulfranc. Vous admettez tout de même que la situation est paradoxale quand on considère les disparités criantes sur un territoire aussi important que l'Île-de-France. Je ne vous tiens pas rigueur de votre réponse sur le vif, similaire à celles que vous avez données à d'autres collègues soulevant le même problème mais à une échelle de moindre ampleur. Toutefois, nous appelons au moins de nos vœux l'ouverture d'une réflexion à propos du versement mobilité en fonction de ces disparités, précisément, en faveur d'un service public qui puisse jouer un rôle majeur dans la réduction des inégalités sociales et territoriales en Île-de-France.

(L'amendement n° 2446 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 1538 et 2926.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 1538.

M. Bertrand Pancher. Il est défendu.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2926.

Mme Valérie Lacroute. Je sais que la commission et le Gouvernement donneront un avis défavorable mais j'insiste sur la nécessité de lever le prétendu secret professionnel derrière lequel s'abrite l'ACOSS, même s'il ne s'agit ici que de l'Île-de-France. Il importe de donner aux AOM la lisibilité dont elles ont besoin.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements identiques ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Par cohérence avec mes précédentes interventions, je vous demande à chacun de retirer vos amendements. Je vous assure que nous n'étions pas du tout certains d'obtenir ce courrier de l'ACOSS, ce qui explique que la commission ait d'abord émis un avis favorable. Mais l'ACOSS a fait un grand pas en avant inattendu, et j'aimerais que nous ne boudions pas notre plaisir, même si nous ne sommes pas satisfaits à 100 % : ne brisons pas cet élan. Aussi, je vous demande de retirer vos amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'irai dans le même sens : voilà des années que nous attendons un signe de l'ACOSS. On peut certes considérer que le verre n'est pas encore tout à fait plein mais il s'est largement rempli. L'ACOSS a bien noté que, sur ces bancs, chacun est attentif à ce que l'expérimentation soit concluante et que nous saurons, le cas échéant, revoir ces dispositions. Aussi pouvons-nous avoir confiance dans la démarche engagée. Je vous demande donc moi aussi, par souci de cohérence, de retirer vos amendements, tout en insistant sur l'avancée réalisée – il est bon, quand elles ont lieu, de saluer les avancées.

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Si je puis me permettre un trait ironique : qui est le chef dans cette boutique ? C'est bien vous, madame la ministre. Si vous lui donnez une directive, je ne comprends pas qu'un tel organisme n'obtempère pas.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Ces institutions sont paritaires !

Mme la présidente. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Pancher ?

M. Bertrand Pancher. Je le retire.

(L'amendement n° 1538 est retiré.)

(L'amendement n° 2926 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 1696.

M. Jean-Marie Sermier. Je demande à la ministre de nous éclairer sur ce qu'est vraiment le versement mobilité. On passe en effet du financement du transport à celui des services de mobilité. Or plusieurs collègues s'interrogent : ces derniers relèvent-ils du fonctionnement ou de l'investissement ? Le présent amendement vise donc à préciser clairement que le versement mobilité servira aux infrastructures.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Sans doute avez-vous cru, monsieur Sermier, que nous avons oublié qu'une telle demande a déjà été formulée au moins une soixantaine de fois depuis le début de la soirée ! Je répète que rien ne changera entre le versement transport et le versement mobilité : celui-ci concernera donc également les infrastructures. Votre amendement étant satisfait, je vous demande de le retirer, faute de quoi j'émettrai un avis défavorable.

M. Fabrice Brun. Quelle constance !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. J'aimerais que M. Sermier clarifie lui-même sa position. Tout à l'heure, il affirmait qu'il ne fallait pas que le versement mobilité serve à financer des infrastructures... Son amendement pose donc problème.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Je vous l'ai dit, madame la ministre, mon amendement a pour objet de vous permettre de clarifier votre propre position ! *(Sourires.)*

M. Bruno Millienne, rapporteur. Comme si vous, vous n'en aviez pas besoin...

M. Jean-Marie Sermier. L'article 2 évoque en effet un « financement des services de mobilité » alors que, jusqu'à présent, le dispositif avait une dénomination simple : « versement transport ». Certes la mode est aux appellations à rallonge mais on ne sait du coup plus trop ce qu'elles recouvrent. Il nous semblait donc important que vous précisiez votre pensée.

Cela dit, maintenant qu'il nous a été confirmé que le versement mobilité pourra également servir à financer les infrastructures, je retire mon amendement. *(Rires sur les bancs des commissions.)*

(L'amendement n° 1696 est retiré.)

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 855.

M. Vincent Descoeur. Je l'ai défendu tout à l'heure.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Toujours aussi défavorable !
(*L'amendement n° 855, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 1698.

M. Jean-Marie Sermier. Défendu.
(*L'amendement n° 1698, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 1529 et 3369.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 1529.

M. Bertrand Pancher. Il vise à ce que les syndicats mixtes de type SRU qui coordonnent les transports organisés par les autorités organisatrices de la mobilité membres puisse « prélever un versement destiné au financement des services de mobilité » même dans des aires urbaines de moins de 50 000 habitants.

Mme la présidente. L'amendement n° 3369 de Mme Valérie Lacroute est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur ces amendements identiques ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. À défaut d'un retrait, j'y serai défavorable. Une extension du versement mobilité à toutes les aires urbaines d'un syndicat mixte, au lieu des seules aires urbaines de plus de 50 000 habitants, entraînerait une augmentation de la pression fiscale pesant sur un certain nombre d'entreprises sans pour autant assurer un supplément conséquent de recettes.

(*Les amendements identiques n° 1529 et 3369, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 1307.

M. Jean-Marie Sermier. Son premier signataire, notre collègue Pierre Vatin, est élu dans l'Oise, département qui compte un certain nombre de zones rurales peu denses où se pratique le télétravail. L'amendement propose une réduction de charges pour les entreprises ayant recours au télétravail.

(*L'amendement n° 1307, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. L'amendement n° 1692 de Mme Josiane Corneloup est défendu.

(*L'amendement n° 1692, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de trois amendements identiques, n° 1079, 2071 et 3221.

L'amendement n° 1079 de Mme Marie-France Lorho est défendu.

La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n° 2071.

Mme Jeanine Dubié. Il vise à porter de 0,5 à 0,95 % le taux maximal du versement prévu à l'article L. 5722-7 du code général des collectivités territoriales.

Mme la présidente. L'amendement n° 3221 de Mme Valérie Rabault est défendu.

(*Les amendements identiques n° 1079, 2071 et 3221, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n° 2657 et 3521, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 2657.

M. Loïc Prud'homme. Je ne sais pas trop comment cet amendement a été placé là ; il me semble que nous aurions pu en débattre plus tôt car il traite du taux du versement mobilité, dont nous avons déjà parlé.

Le projet de loi prévoit que les syndicats mixtes pourront réduire, voire « porter à zéro », le taux de versement mobilité sur les territoires qui présentent une moindre capacité contributive, en intégrant un indicateur de dynamisme économique basé sur le potentiel fiscal et un indicateur de service rendu à la population, en particulier au vu de la fréquence de desserte. Nous souhaitons modifier cette disposition, car nous sommes opposés au fait que le taux de ce versement puisse être porté à zéro.

Mme la présidente. L'amendement n° 3521 de Mme Valérie Rabault est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ils me permettent de préciser l'un des deux objectifs du projet de loi d'orientation des mobilités. Le premier consiste à assurer le maillage le plus fin possible du territoire afin d'offrir toutes sortes de mobilités à l'ensemble de nos concitoyens – ce qui est très attendu –, mais il s'agit aussi d'une loi de décentralisation. Laissons donc aux collectivités locales, en particulier à celles qui s'associent en syndicat mixte, la liberté de prendre les décisions dont il est question ici. Je demande le retrait des amendements, faute de quoi j'y serai défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est défavorable sur les deux amendements. D'une part, il me semble important de faire confiance aux territoires et de leur laisser moduler les taux...

M. Ugo Bernalicis. Moduler l'étau ?...

Mme Élisabeth Borne, ministre. ...comme ils l'entendent. D'autre part, je répète que les syndicats SRU exercent seulement des missions de coordination ; il n'y a donc pas lieu de prévoir des versements plus importants.

(*Les amendements n° 2657 et 3521, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.*)

Mme la présidente. Je suis saisie de quatre amendements identiques, n° 1015, 1215, 2351 et 3222.

La parole est à M. Gérard Menuel, pour soutenir l'amendement n° 1015.

M. Gérard Menuel. L'alinéa 34 de l'article 2 dispose qu'un syndicat mixte peut « par décision motivée, réduire ou porter à zéro le taux du versement, sur les périmètres des établissements publics de coopération intercommunale qui le composent, selon un critère qu'il détermine à partir de la densité de la population et du potentiel fiscal ».

La modulation du taux de versement mobilité au sein d'un syndicat mixte SRU paraît vraiment intéressante, mais il serait souhaitable de prendre en compte comme critère, à côté de la densité de population et du potentiel fiscal, la nature et l'avancement des projets de services portés par le syndicat mixte.

Mme la présidente. L'amendement n° 1215 de Mme Sylvia Pinel est défendu.

La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 2351.

M. Stéphane Demilly. Je vais enfoncer le clou que vient de planter mon collègue Menuel. La modulation du taux de versement mobilité au sein des syndicats mixtes SRU est essentielle au regard de leur extension aux échelles régionales et de l'hétérogénéité des aires urbaines qui les composent. De surcroît, la nature et l'avancement des projets de services portés directement par le syndicat mixte nécessitent de prendre en compte ce constat comme critère complémentaire de modulation.

Mme la présidente. L'amendement n° 3222 de Mme Valérie Rabault est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur ces amendements identiques ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Il sera défavorable. La perception du versement mobilité n'est pas liée à l'existence ni à l'achèvement de tel ou tel projet ; c'est non pas une redevance pour un service identifié mais un impôt pour financer un ensemble de services de mobilité. De plus, comme cela vient d'être rappelé, un syndicat mixte SRU joue surtout un rôle de coordination entre des services organisés par d'autres acteurs que lui.

(Les amendements identiques n°s 1015, 1215, 2351 et 3222, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 3346.

Mme Valérie Lacroute. Il va dans le même sens que les précédents. La loi NOTRe, vous le savez, a rationalisé la carte intercommunale, en entraînant une diminution du nombre d'EPCI et une augmentation de la taille de nombre d'entre eux. De ce fait, beaucoup de communes périurbaines et rurales ont été intégrées dans le ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité

Cette modification de l'organisation territoriale a parfois induit une absence de service régulier de transport en commun pour desservir des entreprises. L'amendement vise à permettre aux syndicats mixtes de moduler le taux du versement transport en fonction non seulement de la densité de population et du potentiel fiscal, mais aussi de la qualité de service.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Comme vous l'avez rappelé, madame Lacroute, il existe déjà une possibilité de moduler le taux du versement transport selon les parties du territoire du syndicat mixte, en fonction du critère de densité de population. Ajouter un critère supplémentaire de modulation ne me semble pas justifié. Par conséquent, je vous demande de retirer l'amendement ; sinon, mon avis sera défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il est défavorable. Je répète que le versement additionnel perçu par un syndicat mixte SRU sert exclusivement aux compétences de coordination du syndicat SRU, et non à proposer des services. Les syndicats SRU peuvent le faire par délégation des collectivités qui les composent, mais il n'y a pas de lien entre le taux de versement additionnel et les services qui auraient été délégués au syndicat SRU.

(L'amendement n° 3346 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Menuel, pour soutenir l'amendement n° 1016.

M. Gérard Menuel. Il vise à compléter l'alinéa 34 de l'article 2 par la phrase suivante : « La réduction ou la suppression du taux ne peut être invoquée par le syndicat mixte pour réduire l'offre de transport sur les territoires qui en bénéficient. » La minoration éventuelle du versement mobilité additionnel pour les entreprises des territoires les plus en difficulté ne doit en aucun cas servir de prétexte au syndicat mixte pour réduire ou supprimer l'offre de transport sur les territoires qui en bénéficient.

(L'amendement n° 1016, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Les amendements identiques n° 858 de M. Vincent Descoeur et n° 1793 de Mme Danièle Brulebois sont défendus.

(Les amendements identiques n°s 858 et 1793, repoussés par la commission et le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Monica Michel, pour soutenir l'amendement n° 1346.

Mme Monica Michel. Dans les EPCI très étendus, les entreprises des communes situées loin de la ville centre et de son réseau de transport en commun paient le versement mobilité pour des infrastructures qui ne les concernent pas, pas davantage que leurs salariés. Cette injustice pourrait augmenter en cas de fusion d'un département avec une métropole : les communes du département situées hors métropole se verraient assujetties au taux maximum pour financer les infrastructures de la métropole, dont elles sont pourtant éloignées. Cette injustice doit pouvoir être corrigée par la différenciation des taux du versement mobilité.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Comme je l'ai déjà dit à plusieurs reprises au cours de la soirée, je ne suis pas très favorable à l'introduction de critères supplémentaires au dispositif de modulation prévu à l'alinéa 39, qui deviendrait excessivement complexe. De plus, le critère proposé ici manque un peu de précision. Par conséquent, à défaut d'un retrait de l'amendement, j'y serai défavorable.

Mme la présidente. Madame Michel, maintenez-vous l'amendement ?

Mme Monica Michel. Mon collègue Jean-François Cesarini, premier signataire de l'amendement, n'étant pas présent ce soir, je le maintiens.

(L'amendement n° 1346 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie d'une série d'amendements identiques n° 31, 282, 496, 584, 1461 et 3254.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 31.

M. Vincent Descoeur. Le sujet a été évoqué par mon collègue Menuel. Il s'agit de garantir que la réduction du taux de versement mobilité pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés ne porte pas atteinte à l'obligation de solidarité des AOM, qui doivent continuer d'organiser une offre de transports n'entraînant pas une rupture d'égalité d'accès pour les populations des territoires concernés.

Mme la présidente. Mon amendement n° 282 est défendu.

La parole est à Mme Jeanine Dubié, pour soutenir l'amendement n° 496.

Mme Jeanine Dubié. Il vise à s'assurer que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée dans l'offre de transports, en faveur des territoires à faible densité, notamment les territoires ruraux ou de montagne.

Mme la présidente. La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n° 584.

M. Fabrice Brun. Il vise à garantir une solidarité renforcée en faveur des territoires à faible densité. La minoration du versement mobilité pour les entreprises des territoires les plus ruraux n'exonère pas l'autorité organisatrice de la mobilité de remplir sa mission consistant à garantir l'équité d'accès à l'offre de transports.

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 1461.

M. Stéphane Demilly. Dans le droit fil de ce que vient de dire notre collègue Fabrice Brun, cet amendement vise à garantir que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique correspond à l'exercice d'une solidarité renforcée dans l'offre de transports, en faveur des territoires à faible densité. Ainsi, tout en approuvant la possibilité de minorer le versement pour les entreprises des territoires les moins densément peuplés, l'amendement rappelle que cela ne porte pas atteinte à l'obligation de solidarité pour l'autorité organisatrice de la mobilité, en prévoyant une offre de transports qui ne conduise pas à une rupture d'égalité d'accès pour les populations concernées.

Mme la présidente. L'amendement n° 3254 de Mme Marie-Noëlle Battistel est défendu.

Quel est l'avis de la commission sur cette série d'amendements identiques ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Libre, je le répète encore, à chaque AOM et aux membres de chaque syndicat mixte de prélever ou non un versement mobilité, et, s'ils le décident, libre à eux de faire varier son taux. Le législateur n'a pas à édicter de telles interdictions et je m'étonne encore de constater le peu de confiance que vous accordez aux territoires pour gérer la loi d'orientation des mobilités. Vous avez toujours à la bouche les mots « décentralisation » et « libre administration des territoires », mais vous faites ce soir très peu confiance aux territoires ! Vous m'en voyez étonné !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense pour ma part que ces amendements sont satisfaits puisque le versement mobilité est un impôt qui a pour objectif de contribuer au financement des services de mobilité, y compris en tenant compte du principe de solidarité au sein d'un syndicat mixte. Comme il ne s'agit pas d'une redevance pour service rendu, il n'y a pas de corrélation entre le taux voté et le service de mobilité proposé sur un territoire. Je propose à leurs auteurs de les retirer ; sinon, l'avis sera défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Monsieur le rapporteur, il ne s'agit pas d'un manque de confiance envers les territoires et leurs collectivités,...

M. Bruno Millienne, rapporteur. C'est pourtant ainsi qu'on le ressent...

M. Vincent Descoeur. ...mais de s'assurer que les territoires les moins peuplés ne soient pas désavantagés dans la nouvelle configuration. Territoire échaudé...

M. Fabrice Brun. Craint l'eau froide ! *(Sourires.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Menuel.

M. Gérard Menuel. Monsieur le rapporteur, il convient bien évidemment de laisser aux collectivités locales la liberté d'agir, mais toute liberté a ses règles ; je pense qu'il serait préférable de les énoncer par avance pour que chacun les connaisse.

(Les amendements identiques n° 31, 282, 496, 584, 1461 et 3254 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 2927.

Mme Valérie Lacroute. Nous savons tous que les syndicats mixtes de transports de type SRU ont vocation à se multiplier. Vous avez rappelé, madame la ministre, que leur utilité première est de coordonner et d'harmoniser l'offre de mobilité sur les ressorts territoriaux des AOM. Mais – car il y a un mais, et j'insiste car j'entends depuis tout à l'heure dire le contraire –, ces syndicats mixtes peuvent également organiser des services publics réguliers en lieu et place de leurs membres. Dès lors que c'est le cas, il serait logique que lesdits syndicats puissent prélever le VM – le versement mobilité – à leur place afin de financer ces services. Cet amendement vise ainsi à mettre en cohérence l'organisation de services publics réguliers de mobilité et le prélèvement du versement mobilité.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Défavorable.

Mme la présidente. La parole est à Madame Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. L'avis défavorable sans explication ne me satisfait pas. J'insiste encore : un syndicat mixte du type SRU peut organiser les services de transport en lieu et place de ses membres.

M. Bruno Millienne, rapporteur. J'ai déjà répondu : c'est par délégation.

Mme la présidente. La parole est à Mme la ministre.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Madame Lacroute, il y a, en réalité, deux types de syndicats mixtes : les classiques et ceux de type SRU. Ces derniers ont pour objet, à la différence des précédents, de coordonner des offres de mobilité. Ils peuvent aussi organiser des services par délégation des EPCI qui les composent. Si l'objectif des collectivités est d'organiser ensemble un service de mobilité, il faut créer un syndicat mixte.

Mme Valérie Lacroute. Mais non !

(L'amendement n° 2927 n'est pas adopté.)

(L'article 2, amendé, est adopté.)

Après l'article 2

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements portant article additionnel après l'article 2.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 2407.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement, dont le premier signataire est notre collègue Le Fur, a pour objet de rappeler la situation particulière des entreprises dont les salariés travaillent en horaires décalés, en proposant qu'une réduction du versement mobilité puisse leur être accordée.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Dans une logique assez proche de celle des amendements qui réclamaient une exonération partielle du versement mobilité au titre des salariés en télétravail, celui-ci demande une exonération au titre des salariés en horaires décalés. Mon avis sera tout aussi défavorable.

En effet, le versement mobilité n'est pas une redevance payée par une catégorie d'usagers pour financer un service utilisé exclusivement par ces derniers, mais un impôt qui finance un ensemble de services sur un territoire.

De plus, l'application d'une telle exonération serait d'une complexité technique considérable, d'autant que les entreprises qui emploient des salariés en horaires décalés peuvent aussi compter parmi leur personnel des salariés en horaires classiques.

Je demande le retrait de l'amendement ; à défaut, j'y serai défavorable.

M. Jean-Paul Lecoq. Vous ne connaissez pas le sens du mot « solidarité » !

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je pense que l'idée sous-jacente de cet amendement, c'est que les salariés travaillant en horaires décalés devraient durablement n'avoir pas d'autre choix que celui de l'usage individuel de la voiture. Or je ne partage pas cette vision. D'une part, je pense que cela ne permettrait pas d'atteindre nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. D'autre part, renoncer à proposer à ces salariés une autre modalité de transport que l'usage individuel de la voiture revient à ne pas prendre en compte les préoccupations exprimées sur le coût de la mobilité ; de nombreuses solutions alternatives existent et doivent être utilisées, qu'il s'agisse du transport à la demande ou des services partagés, pour permettre aux salariés, y compris ceux en horaires décalés, de sortir de la dépendance à la voiture individuelle. L'avis est donc défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Cet amendement n'interdit nullement de réfléchir à la possibilité de faire bénéficier ces salariés de lignes de transport régulières, mais force est de constater qu'ils n'ont souvent pas d'autre choix que celui d'utiliser leur véhicule personnel.

M. Fabrice Brun. Eh oui ! Il n'y a pas de TER disponible à trois heures du matin !

M. Vincent Descoeur. D'où l'idée de proposer une réduction du versement mobilité tant qu'aucun système de transport alternatif ne leur est proposé.

(L'amendement n° 2407 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 13 et 1018.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 13.

M. Vincent Descoeur. Télétravail, acte III : pour encourager le développement du télétravail, cet amendement propose de mettre en place un crédit d'impôt télétravail, sur le modèle du crédit d'impôt nouvelles technologies qui était en vigueur il y a une dizaine d'années. Il s'agit de faciliter le financement des dépenses d'équipement consenties par l'entreprise pour les télétravailleurs.

L'objectif poursuivi est le même que celui que j'ai expliqué en début de soirée : limiter les déplacements du domicile vers le lieu de travail, ou mieux encore les éviter si le salarié peut travailler chez lui. Je ne résiste pas à la tentation de redire que le télétravail contribue incontestablement à améliorer l'empreinte carbone, que c'est la solution pour limiter les déplacements et qu'il devrait en conséquence avoir une place de choix dans ce projet de loi. Or, de toute évidence, c'est le grand oublié.

Mme la présidente. La parole est à M. Gérard Manuel, pour soutenir l'amendement n° 1018.

M. Gérard Manuel. Notre collègue Descoeur a très bien expliqué à l'instant l'objet de ces amendements : il s'agit de promouvoir le télétravail comme un modèle d'organisation, aujourd'hui en pleine expansion. Il permet en effet non seulement d'améliorer l'adéquation de la vie professionnelle avec la vie personnelle et de désengorger la circulation et les transports en commun, mais aussi d'améliorer la productivité des entreprises. Ainsi, il est ici proposé que les entreprises imposées aux bénéfices réels puissent bénéficier d'un crédit

d'impôt égal à 20 % de leurs dépenses d'acquisition de matériels informatiques, bureautiques ou de logiciels spécialisés.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements identiques ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Je maintiens l'avis défavorable de la commission sur ces amendements, qui créeraient une nouvelle dépense fiscale. De plus, la rédaction n'est pas suffisamment précise. Enfin, je considère qu'il appartient aux entreprises d'être volontaristes en la matière.

(Les amendements identiques n^{os} 13 et 1018, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de deux amendements, n^{os} 2250 et 61, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour les soutenir.

M. Vincent Descoeur. Ils poursuivent le même objectif. Le fait qu'ils soient de bon sens ne suscitera pas pour autant l'enthousiasme de Bercy puisqu'ils visent à éviter l'assujettissement à la TVA des taxes et autres prélèvements qui entrent dans la composition des prix de l'énergie, qu'il s'agisse de l'essence ou de l'électricité. Je rappelle que la TICPE entrant pour une grande part dans le prix des carburants, à hauteur de 60 à 70 centimes par litre, c'est une TVA de 14 centimes qu'acquittent à ce titre les automobilistes. Vous conviendrez que, dans un contexte de hausse du cours du baril, cela contribue à augmenter le prix du litre de carburant à la pompe. Il s'agit de fait d'une double taxation qui, à mes yeux, est une anomalie.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces deux amendements ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Défavorable.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. Vous savez qu'en vertu des règles européennes, la TVA est exigible sur toutes les taxes sauf sur la TVA elle-même. Ces amendements sont donc incompatibles avec le droit européen.

M. Fabrice Brun. Rien n'empêche la France d'exprimer une volonté !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Il n'en demeure pas moins que le Gouvernement est évidemment attentif à préserver le pouvoir d'achat. C'est notamment pour cette raison qu'il a renoncé aux hausses de fiscalité qui devaient intervenir au 1^{er} janvier 2019.

M. Fabrice Brun. C'est le minimum !

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je rappelle par ailleurs que ce projet de loi vise à proposer des solutions alternatives à la voiture et à promouvoir les carburants alternatifs, à la fois plus propres et moins coûteux.

L'avis est défavorable.

Mme la présidente. La parole est à M. Vincent Descoeur.

M. Vincent Descoeur. Nous pensions bien sûr aux Français qui n'ont pas d'alternative à l'utilisation de leur véhicule personnel pour des déplacements quotidiens, notamment pour se rendre à leur travail, et donc d'acheter du carburant.

J'entends bien que le droit européen obligerait à rejeter ces amendements, mais l'Europe ne nous satisfait pas toujours. D'où l'idée, exprimée la semaine passée, d'essayer de la refonder.

(Les amendements n^{os} 2250 et 61, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je suis saisie de plusieurs amendements, n^{os} 243, 320, 1493, 2773, 3272, 2447 et 2655, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n^{os} 243, 320, 1493, 2773 et 3272 sont identiques.

La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n^o 243.

M. Fabrice Brun. Il vise à considérer les transports publics comme un service de première nécessité, comme chez nombre de nos voisins européens – Belgique, Allemagne, Suède, Norvège, Portugal, Royaume-Uni – et donc à leur appliquer un taux de TVA adapté. Nous considérons que le relèvement du taux de TVA décidé sous la précédente législature contribue à réduire la part des investissements des collectivités dans le domaine des transports urbains et freine le développement de l'utilisation des systèmes de transports collectifs.

Mme la présidente. Sur l'amendement n^o 2447, je suis saisie par le groupe de la Gauche démocrate et républicaine d'une demande de scrutin public.

Le scrutin est annoncé dans l'enceinte de l'Assemblée nationale.

La parole est à M. David Lorion, pour soutenir l'amendement n^o 320.

M. David Lorion. Il est semblable au précédent. Je souhaite juste insister sur le fait que les transports du quotidien seront pris par un public d'autant plus nombreux que le taux de TVA les concernant sera faible. Nous avons donc tout intérêt à baisser ce taux pour les transports de première nécessité.

Mme la présidente. La parole est à M. Paul Molac, pour soutenir l'amendement n^o 1493.

M. Paul Molac. Dans la même veine, il vise à instaurer un taux de TVA réduit pour ce que l'Union européenne qualifie de « services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence », ce qui, en France, correspond aux services de transport conventionnés, c'est-à-dire aux transports publics urbains et régionaux, y compris le transport scolaire et le transport spécialisé pour les personnes en situation de handicap. La TVA réduite est appliquée dans des pays européens comme la Belgique, la Suède, la Norvège ou le Portugal.

Mme la présidente. La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n^o 2773.

M. Stéphane Demilly. Comme ceux de mes collègues, il tend à appliquer le taux de TVA dévolu aux services de première nécessité aux transports publics de voyageurs du quotidien, définis comme « les services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence ». En France, cette définition correspond aux services de transport conventionnés que sont les transports publics urbains et régionaux,

notamment le transport scolaire et celui des personnes en situation de handicap. Les transports publics du quotidien remplissent les objectifs de transition énergétique et jouent un rôle social de premier plan. Qu'ils soient considérés comme un service de première nécessité serait un vrai signal, notamment dans le monde rural.

Les orateurs précédents ont précisé qu'il en est ainsi chez certains de nos voisins européens – je pense à la Belgique, à l'Allemagne, à la Suède, à la Norvège, au Portugal ou encore au Royaume-Uni. Alors pourquoi pas nous ? Le drame de la pollution et du réchauffement climatique ne se réglera pas avec des mesures homéopathiques ; cela exige une volonté politique forte se traduisant par des décisions vigoureuses. J'ai la faiblesse de penser que cet amendement en serait une. *(Mme Sophie Auconie applaudit.)*

Mme la présidente. La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 3272.

M. Christophe Bouillon. Depuis hier, nous manifestons notre attachement au droit à la mobilité et nous affirmons combien celui-ci est essentiel pour nombre de Français qui se déplacent quotidiennement, ne serait-ce que pour aller travailler. En regardant une carte de France, on peut voir l'importance des mouvements pendulaires entre le domicile et le lieu de travail. Un moyen de mobilité est aussi essentiel pour accéder aux services publics – hôpital ou autre – ou évidemment pour chercher un emploi ou un stage.

Nous avons aussi exprimé notre attachement aux transports publics. Nous souhaitons notamment offrir des solutions alternatives à celles et à ceux qui n'ont actuellement pas d'autre choix que d'utiliser leur voiture pour se rendre à leur travail. Il me semble que, pour atteindre ce but, nous souhaitons tous encourager le développement des transports publics. Vous avez souhaité confier cette responsabilité aux territoires de proximité, en collaboration avec les régions. Vous nous avez également demandé de proposer des solutions alternatives en nous montrant audacieux et imaginatifs.

L'enjeu est que puisse être satisfait le droit à la mobilité, dont nous mesurons le rôle social, car nous devons tenir compte de la charge que représente la part du transport dans le budget des ménages. Or les pays que notre collègue Demilly a cités, pourtant soumis, à l'instar de la France, à la doxa économique de l'Union européenne et connaissant les mêmes contraintes budgétaires, ont fait le choix audacieux de taxer les transports de voyageurs du quotidien au taux dévolu aux produits de première nécessité. Les transports de voyageurs du quotidien, disons-le simplement, sont en effet un produit de première nécessité pour beaucoup de Français. Alors prenons le train en marche et faisons en sorte de suivre l'exemple de nos voisins. S'ils ont adopté un taux de taxation réduit pour les transports de voyageurs du quotidien, pourquoi pas nous ?

En la matière, il faut être audacieux, car c'est bon pour l'environnement et aussi pour le porte-monnaie. *(Applaudissements sur les bancs du groupe SOC.)*

M. Jean-Louis Bricout. Bravo !

Mme la présidente. La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n° 2447.

M. Hubert Wulfranc. Nos collègues Demilly et Bouillon ont brillamment exposé les arguments simples et de bon sens en faveur d'une TVA à taux réduit de 5,5 % sur les transports en commun. J'apporterai seulement quelques compléments à leurs propos.

Je rappellerai d'abord que les députés communistes et tous ceux du groupe GDR portent depuis longtemps cette revendication, notamment depuis 2014, lorsque ce taux de TVA avait été porté à 10 %. Cette augmentation avait alors suscité la colère d'une grande partie des usagers quotidiens des transports en commun et des salariés des entreprises des transports ferroviaires publics : ainsi, il y a seulement cinq ans, un large spectre de Français s'étaient opposés à cette hausse de la TVA.

Personne ne peut nier que vous ayez pris conscience, avec lucidité, que les frais de transport sont au cœur des problèmes rencontrés par les Français. Des députés représentant des opinions différentes l'expriment aujourd'hui dans l'hémicycle, et nous l'avons aussi constaté en commission de la part de plusieurs députés de la majorité. Madame la ministre, mesdames et messieurs les rapporteurs, vous l'avez entendu : la mesure proposée dépasse les clivages partisans.

J'ajoute que votre réponse ne nous a pas convaincus. Une réduction de la TVA sur les services de transport serait de nature à alléger le prix des billets et permettrait aux AOM de mobiliser des disponibilités financières supplémentaires pour des investissements.

Puisque l'État perçoit la TVA, il lui appartient de réunir les conditions pour que cette décision n'ait pas d'effet sur le budget de l'État. Cette tâche est certes délicate, mais elle tient compte du fait que le produit de la TVA, impôt le plus injuste exigé des Français, ne cesse de croître si on la rapporte à celui de l'impôt sur les sociétés. Nous revenons là au débat de fond qui, depuis quelque temps, nous oppose dans l'hémicycle chaque fois qu'il s'agit de décider à qui il revient de payer les services publics, plus particulièrement les services publics de transport.

Nous plaçons donc pour que soient adoptés ces amendements de bon sens. Je ne doute pas que les propos de l'orateur qui prendra la parole après moi n'aillent dans le même sens !

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme, pour soutenir l'amendement n° 2655.

M. Loïc Prud'homme. J'ai la chance de parler en dernier sur cette série d'amendements, mais Hubert Wulfranc a presque tout dit *(Exclamations)*,...

M. Hubert Wulfranc. Presque !

M. Loïc Prud'homme. ...de même que nos collègues qui se sont exprimés avant lui ! Cette proposition de bon sens, dont les différents aspects ont été abordés, fait l'objet d'un large consensus. Madame la ministre, vous ne pouvez être insensible au fait qu'elle vise à améliorer le quotidien des gens, notamment en leur permettant de diminuer leurs dépenses et de répondre au problème de la cherté de la vie. De l'autre côté, les employeurs, dont il a été question tout à l'heure, pourraient eux aussi voir leurs coûts baisser, puisque la TVA dont ils s'acquittent sur une partie des abonnements serait allégée.

Nous nous inscrivons ainsi dans une dynamique qui amène les gens à emprunter davantage les transports en commun, que ce soit parce que les employeurs les y incitent ou parce que cela leur procure un surplus de pouvoir d'achat. Je ne

crois pas que vous puissiez balayer d'un revers de la main cette proposition transpartisane, qui, je le répète, me semble relever d'un bon sens absolu.

Mme la présidente. Quel est l'avis de la commission sur ces amendements ?

M. Bruno Millienne, rapporteur. Après avoir entendu vos arguments, ceux qui nous écoutent pourraient effectivement être convaincus du bon sens de ces amendements.

M. Jean-Louis Bricout. C'est cela !

M. Loïc Prud'homme. Ils le sont !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Mais nous avons déjà eu ce débat en commission et je n'ai qu'une certitude en la matière : si nous les adoptions, le manque à gagner pour l'État serait de plusieurs centaines de millions d'euros – entre 300 et 500 millions – chaque année.

M. Jean-Louis Bricout. Et alors ? Rétablissez l'ISF et ce sera bon ! Il faut faire des choix !

M. Bruno Millienne, rapporteur. Laissez-moi poursuivre, s'il vous plaît ! Or il n'est pas du tout sûr que cette baisse de la TVA se répercuterait sur le prix des billets payés par les usagers.

Par ailleurs, vous le savez, ce prix est l'un des moins élevés d'Europe, comme le montre la comparaison avec les tarifs des transports en commun dans d'autres pays européens. Vous avez certes comparé la TVA avec les taxes en vigueur dans d'autres pays européens, mais vous avez omis de réaliser une comparaison semblable pour le prix du transport en France et dans ces pays.

Cet argument ne vous convainc pas, je m'en rends compte. J'ajouterai donc que ce n'est pas le prix des billets qui empêche nos concitoyens de prendre les transports en commun, d'autant qu'existent des tarifs réduits. Le problème principal est bien plutôt l'absence de transports en commun dans de trop nombreux territoires. Or baisser la TVA n'aurait aucun effet positif à cet égard.

Enfin, monsieur Prud'homme, vous avez gagé votre amendement...

M. Loïc Prud'homme. Vous voyez que nous sommes raisonnables !

M. Bruno Millienne, rapporteur. ...sur les sociétés d'auto-routes. Je sais que vous ne les aimez pas, mais en procédant ainsi, on ferait perdre de l'argent à l'État, car l'augmentation de la taxe qui en découlerait entraînerait pour l'État l'obligation d'opérer une compensation financière dans le cadre des contrats de concession.

Pour toutes ces raisons, je suis défavorable à la série d'amendements.

Mme la présidente. Quel est l'avis du Gouvernement ?

Mme Élisabeth Borne, ministre. La mesure que vous proposez peut en effet sembler de bon sens.

M. Loïc Prud'homme. C'est le cas.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Je ne suis toutefois pas convaincue que les transports et la mobilité constituent un service de première nécessité ; la situation est plus complexe.

Je dirai d'abord aux députés qui siègent à gauche de l'hémicycle que cette augmentation de la TVA, qui a été décidée en 2014, ne s'est pas traduite par une hausse du prix des transports, car elle a été largement compensée par le CICE, le crédit d'impôt pour la compétitivité et l'emploi. On peut donc considérer que, de façon symétrique, une baisse de TVA ne conduirait pas nécessairement à faire baisser de quelques centimes le prix des billets, mais qu'elle ferait réaliser des économies aux autorités organisatrices de la mobilité.

En revanche, elle représenterait pour l'État un manque à gagner de plusieurs centaines de millions d'euros. La loi de finances sert à arbitrer ce type de dépenses. Surtout, comme l'a indiqué M. le rapporteur, ces ressources supplémentaires bénéficieraient aux zones pourvues en transports en commun, donc à l'Île-de-France pour plus de 50 %. Or l'urgence est de s'occuper des zones, occupant 80 % de notre territoire, dans lesquelles n'existe pas d'autre offre de transport que la voiture.

Sur ces territoires, nous entendons développer de nouveaux services de mobilité, mener à bien des plans de désenclavement, entretenir les réseaux qu'on a laissé se dégrader pendant des décennies et renforcer l'offre ferroviaire autour des métropoles. C'est donc clairement un choix de priorité : je pense que toutes les zones dans lesquelles il n'existe pas de services de mobilité méritent notre attention en priorité.

L'avis du Gouvernement est donc défavorable.

Mme la présidente. Vous êtes très nombreux à vouloir intervenir à nouveau mais il est une heure du matin ; j'invite donc chacun à la concision.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier.

M. Jean-Marie Sermier. Madame la ministre, vous voyez bien que des amendements, provenant de presque tous les bancs de cette assemblée, tendent à vous proposer soit de passer directement à un taux réduit de TVA, soit de considérer le transport comme un service de première nécessité, ce qui revient au même.

Vous venez de dire que c'était une question de volonté. En effet : le Gouvernement a-t-il la volonté de faire un tel choix politique, c'est-à-dire de rendre le transport accessible à tous ? J'y verrais trois avantages conséquents.

Premièrement, vous redonneriez ainsi du pouvoir d'achat à tous nos concitoyens qui prennent les transports.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Ce n'est pas garanti.

M. Jean-Marie Sermier. Vous nous expliquez que faire descendre le taux de 20 à 5,5 % n'équivaut pas à une baisse. Puisque ce n'est pas le cas, allez-y ! Je considère que si l'on applique une réduction du taux de TVA à un ticket sur lequel s'applique un taux plein, le prix de celui-ci baissera forcément.

Deuxièmement, vous contribueriez à la défense de l'environnement puisque plus de monde prendrait les transports collectifs urbains, ce qui n'est pas incompatible avec le développement des transports dans les zones rurales.

Troisièmement, vous amélioreriez les budgets des AOM et des collectivités, qui, depuis un certain nombre d'années, ont été rognés par l'État. Ce serait un juste retour des choses que de leur rendre des financements.

M. Fabrice Brun. Surtout pour leurs investissements !

M. Jean-Marie Sermier. Quoi qu'il en soit, voilà une mesure qui serait un signe très fort de la loi mobilités.

M. Bruno Millienne, rapporteur. Une mesure totalement électoraliste !

Mme la présidente. La parole est à Mme Valérie Lacroute.

Mme Valérie Lacroute. Je complète les propos de mon collègue Jean-Marie Sermier : cette loi, nous le disons depuis le début, est relativement technique. Or, au travers de cette mesure, vous avez l'occasion d'envoyer un signal très fort aussi bien aux usagers qu'aux collectivités, car c'est un choix politique qui est demandé depuis déjà plusieurs années.

Vous l'avez rappelé, la décision avait été prise durant la législature précédente. On nous a alors dit qu'il n'était pas possible de ramener le taux de TVA applicable aux transports à 5,5 %, en faisant valoir en particulier qu'il était compliqué d'identifier le transport du quotidien. Interrogée sur ce point, la Commission européenne avait pourtant donné son feu vert à la baisse du taux de TVA.

Au travers de la loi d'orientation des mobilités, vous avez l'occasion de faire un choix politique et d'envoyer un message très fort en réduisant le taux de TVA. Cela redonnera aux collectivités des moyens financiers afin de mettre en place des services de mobilité sur tous les territoires, notamment ceux qui en ont un besoin absolu.

Si je comprends bien que, budgétairement, la démarche soit compliquée pour l'État, il me semble que ce serait un axe très fort pour que la loi d'orientation des mobilités soit une réussite.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Philippe Nilor.

M. Jean-Philippe Nilor. À l'heure où la jeunesse du monde entier se dresse pour le climat, à l'heure où la protection de l'environnement est sanctuarisée par tous, à l'heure où ce projet de loi lui-même se propose de développer, de doper la mobilité et les déplacements propres, on a le sentiment, à vous écouter, que l'État fait marche arrière lorsqu'il s'agit de mettre des moyens sur la table pour atteindre cet objectif.

Il s'agit en effet bien d'une volonté politique. Or la volonté politique ne doit pas seulement transparaître dans les mots ou dans le discours : elle doit se traduire par des actes concrets et, quelque part, par des sacrifices budgétaires. Soit vous ne croyez pas suffisamment aux objectifs du texte, ce qui serait tout de même décevant à ce stade de son examen, soit vous y croyez et vous vous donnez les moyens de rendre possible le développement de la mobilité saine et propre.

Enfin, si les opérateurs et les collectivités bénéficiaient d'une telle baisse du taux de TVA, où serait le problème, dans la mesure où l'on peut supposer que les montants en question seraient réinvestis dans la qualité des services ?

M. Fabrice Brun. C'est évident !

Mme la présidente. La parole est à M. Fabrice Brun.

M. Fabrice Brun. Monsieur le rapporteur, madame la ministre, il est quand même curieux que, quand mon collègue Vincent Descoeur propose une fiscalité favorable à ceux qui ne disposent pas d'alternative à la voiture pour se rendre à leur travail, vous y soyez défavorables.

Je précise au passage, à propos de ceux qui font les deux huit ou les trois huit, que si vous me trouvez, à deux heures du matin, un TER reliant Jaujac à la verrerie de Labégude, les salariés concernés seront contents de le prendre. Sauf que cela n'existe pas.

Par ailleurs, quand, sur différents bancs, nous proposons une fiscalité favorable aux transports en commun du quotidien qui aurait un impact évident sur la respiration financière des collectivités chargées de l'organisation des transports et des investissements dans ce secteur, vous êtes également contre.

Je vous avoue donc que nous avons un peu de mal à vous suivre, y compris d'ailleurs lorsque vous utilisez le paravent de l'Europe, car, que je sache, le Parlement français, qui est souverain, dispose bien de la capacité et du pouvoir d'exprimer une volonté.

Mme la présidente. La parole est à M. Dominique Potier.

M. Dominique Potier. Je m'exprimerai avec concision, comme vous nous l'avez demandé, madame la présidente. Je formulerai simplement trois remarques.

Premièrement, monsieur le rapporteur, j'ai relevé le peu de précision de votre estimation du coût pour l'État – « plusieurs centaines de millions d'euros », avez-vous dit, ce qui est pour le moins approximatif. On connaît les produits de la TICPE et de la TVA : respectivement 30 milliards et 140 milliards d'euros. On aimerait connaître l'impact exact du dispositif ; cela aurait aisément pu figurer dans l'étude d'impact.

Deuxièmement, lorsqu'on intègre ce type de coût public, il faut mettre en face non seulement le pouvoir de vivre donné à nos concitoyens au travers de leur capacité à se déplacer de façon plus économe, mais également l'économie de carbone et les bénéfices en matière d'écologie et de santé publique qui en découlent. Il est archaïque que nous ne sachions pas dire comment est compensée une dépense publique d'investissement ou une telle baisse stratégique de taux de TVA.

Troisièmement, se pose la question de la péréquation. Demain – puisque nous en avons presque terminé pour ce soir –, nous aborderons le problème de la frange de TICPE à redonner aux collectivités. Nous défendrons un amendement dans ce sens, en faveur d'une péréquation, d'une nouvelle répartition de la charge des mobilités. Nous avons ce soir la capacité soit d'augmenter le pouvoir d'achat des usagers, soit, comme la dit excellemment notre collègue Fabrice Brun, de redonner aux collectivités, au moyen d'une baisse du taux de TVA, le pouvoir de réinvestir dans les zones blanches que vous avez décrites, madame la ministre, et qui constituent le véritable enjeu. Il faut créer des services collectifs de mobilité là où ils n'existent pas, et la baisse du taux de TVA peut aider à équilibrer des modèles économiques pour des collectivités qui hésiteraient à sauter le pas.

Mme Élisabeth Borne, ministre. Bien sûr que non.

M. Dominique Potier. Procéder à une péréquation, par un transfert de l'État vers ces mêmes collectivités, serait bienvenu pour ce développement tant attendu.

M. Jean-Louis Bricout. Faites confiance aux collectivités !

M. Dominique Potier. Or, dans vos réponses, vous ne nous en avez pas donné l'assurance.

Mme la présidente. La parole est à M. Loïc Prud'homme.

M. Loïc Prud'homme. Je serai très rapide. Comme plusieurs de mes collègues, je m'étonne du décalage entre vos mots et vos actes. Il importe en effet maintenant d'afficher une volonté politique très forte. Notre collègue Jean-Philippe Nilor l'a dit de manière presque prudente et policée : dans ce texte, vous affichez des intentions pour finalement ne pas aller jusqu'au bout. Je crois qu'on pourrait même se poser la question suivante : les objectifs que vous affichez sont-ils réellement ceux que vous poursuivez, ou bien ne cherchez-vous pas uniquement à nous le faire croire ? En effet, dès qu'on s'y attarde, il n'y a plus personne : courage, fuyons, n'appliquons pas ces beaux préceptes affichés en vitrine, ne mettons pas la main à la poche pour leur donner une réalité concrète.

(Les amendements identiques n^{os} 243, 320, 1493, 2773, 3272 ne sont pas adoptés.)

Mme la présidente. Je mets aux voix l'amendement n^o 2447.

(Il est procédé au scrutin.)

Mme la présidente. Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants	64
Nombre de suffrages exprimés	63
Majorité absolue	32
Pour l'adoption	20
contre	43

(L'amendement n^o 2447 n'est pas adopté.)

(L'amendement n^o 2655 n'est pas adopté.)

Mme la présidente. La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

2

ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

Mme la présidente. Prochaine séance, cet après-midi, à quinze heures :

Questions au Gouvernement ;

Suite de la discussion du projet de loi d'orientation des mobilités.

La séance est levée.

(La séance est levée, le mercredi 5 juin 2019, à une heure dix.)

*Le Directeur du service du compte rendu de
la séance de l'Assemblée nationale*

SERGE EZDRA