

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

6 mai 2019

---

**LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)**

Retiré

**AMENDEMENT**

N° CD810

présenté par

M. Saddier, M. Hetzel, M. Viry, M. Cinieri, M. Lurton, Mme Anthoine, Mme Bazin-Malgras,  
M. Vialay, M. de la Verpillière, M. Masson, Mme Bonnard, Mme Duby-Muller, M. de Ganay,  
M. Bazin, M. Manuel et M. Jean-Claude Bouchet

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE PREMIER, insérer l'article suivant:**

L'article L. 3111-12 du code des transports est complété par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Afin de favoriser le développement de l'offre de transport sur tous les territoires, y compris dans les zones peu denses, l'autorité organisatrice de la mobilité peut décider d'organiser les services mentionnés au premier alinéa du présent article en coopération avec les associations mentionnées au même article. Ces associations peuvent recourir, pour l'exécution de certaines prestations, à des entreprises de transport public.

« L'exécution des services est assurée dans le cadre de deux conventions, l'une entre l'autorité organisatrice et l'association, et l'autre entre l'association et l'entreprise de transport public. Ces deux conventions fixent la consistance et les conditions de fonctionnement des services. Elles déterminent également les missions et les responsabilités de chacune des parties.

« Dans ce cadre, seule l'association est compétente pour exploiter le service de transport scolaire ou à la demande.

« L'entreprise de transport public peut se voir confier des prestations de conseil et d'assistance technique par l'association. Elle peut, le cas échéant, favoriser le développement du service en mettant à disposition de l'association des moyens matériels nécessitant un savoir-faire spécifique ou réaliser des prestations dont le coût ne saurait être raisonnablement et intégralement pris en charge par une association à but non lucratif. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement vise à proposer un nouvel outil à disposition des AOM (autorités organisatrices de la mobilité) afin de contribuer au désenclavement de certains territoires et à couvrir les déserts de mobilité avec des solutions peu onéreuses, adaptées au contexte local, pérennes et s'adressant à

tous. En cela, cette mesure correspond parfaitement à l'objectif général de la future loi qui est de réduire les fractures entre les territoires et de relever le défi du manque de solutions de mobilité.

Elle permet également de proposer des solutions alternatives à l'usage individuel de la voiture en favorisant une mobilité plus inclusive, solidaire et permettant de dépasser le phénomène d'assignation à résidence qui peut exister aujourd'hui dans ces territoires.

Cette solution existe aux Pays-Bas depuis les années 1970 avec la mise en place des « Buurt Bus » (« bus de quartier »). Ce système de navettes vise à stimuler le transport public dans les zones rurales.

Aujourd'hui 1200 conducteurs bénévoles conduisent près de 150 « Buurt Bus » pour 220 000 voyages par an sur des zones qui ne sont pas couvertes par des lignes régulières de transport public. Différents acteurs sont impliqués dans leur mise en œuvre, dont les opérateurs de transport public qui fournissent les véhicules et s'occupent de leur maintenance. Ces navettes sont ensuite conduites par des bénévoles organisés en association. En France, grâce à cette mesure, les autorités organisatrices pourraient recourir à des initiatives solidaires afin d'organiser un service de transport scolaire ou à la demande assuré par des bénévoles organisés en association et bénéficier de l'accompagnement d'un opérateur de transport public (maintenance, assistance technique...).