

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

X V <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

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

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

Mardi 14 mai 2019  
Séance de 21 heures 30

Compte rendu n° 51

SESSION ORDINAIRE DE 2018-2019

**Présidence de  
Mme Barbara Pompili,  
Présidente**



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

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Mes chers collègues, nous en venons à l'examen des articles du projet de loi d'orientation des mobilités. Je rappelle que les articles 1<sup>er</sup> A à 1<sup>er</sup> E ont été réservés. Nous commençons donc notre discussion par les amendements portant sur le titre premier, dont M. Bruno Millienne est le rapporteur.

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

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

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

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

*La commission examine l'amendement CD2130 de M. Lionel Causse.*

**M. Lionel Causse.** Mme la ministre et M. le rapporteur l'ont dit lors de leurs interventions liminaires, 80 % de notre territoire est en « zone blanche », autrement dit non couvert par une autorité organisatrice de transports (AOT). Vous avez rappelé l'importance du lien intercommunalités-région. Les amendements que je propose visent à renforcer leurs capacités et à répondre au besoin de mise en conformité.

Vous le savez, les intercommunalités, comme les communautés d'agglomération, ont des compétences obligatoires. La mobilité est une compétence obligatoire des agglomérations ; les résultats sont positifs et c'est un domaine où des avancées importantes ont eu lieu. Nous avons tout intérêt à nous appuyer sur cette expérience, d'autant que nous attendons beaucoup de ce projet de loi. Mon amendement CD2130 vise à faire de l'organisation des mobilités une compétence obligatoire des communautés de communes, comme c'est le cas pour les communautés d'agglomération.

**Mme Élisabeth Borne, ministre auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports.** Je comprends votre préoccupation de couvrir la totalité du territoire par des autorités organisatrices. Néanmoins, forcer des communes à transférer une compétence vers une intercommunalité, comme cela a

pu être le cas pour certaines compétences avec la loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe), est générateur de crispations. C'est la raison pour laquelle nous avons plutôt prévu de permettre aux communes de délibérer du transfert de leurs compétences. Je vous propose de retirer votre amendement. Sinon, mon avis sera défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis, pour les mêmes raisons : il s'agit du principe de la libre administration des collectivités territoriales. Nous préférons leur laisser le soin de délibérer.

**M. Lionel Causse.** Je maintiens mon amendement : c'est la seule solution pour éviter les zones blanches à l'avenir, ce qui serait dommageable pour le projet que nous portons. Qui plus est, mon amendement donne la possibilité aux intercommunalités de transférer cette compétence aux régions alors que le projet de loi en fait une obligation.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle en vient l'amendement CD2540 de M. Lionel Causse.*

**M. Lionel Causse.** Cet amendement devrait répondre aux inquiétudes de Mme la ministre et de M. le rapporteur : il ne s'agit plus de transférer la compétence de façon obligatoire, mais d'en faire une faculté, à la majorité des deux tiers au moins des conseils municipaux des communes intéressées représentant plus de la moitié de la population totale. Dans le respect le plus total de l'autonomie des collectivités, nous pourrions ainsi éviter qu'une minorité ne bloque le développement de ces compétences sur nos territoires, comme c'est le cas actuellement.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je conçois qu'il peut se poser des cas particuliers, mais on ne peut en tirer une règle générale qui s'appliquerait à tout le pays. En l'état actuel du droit, le transfert de compétences est réalisé à la majorité qualifiée ; il n'est pas souhaitable de prévoir une majorité simple. Si les communes ne se mettent pas d'accord pour transférer la compétence « mobilité » à l'intercommunalité selon les règles habituelles, à la majorité qualifiée, la zone ne sera pas pour autant blanche, puisque la région pourra exercer la compétence. Il est souhaitable de conserver les règles de droit commun du transfert de compétences. Avis défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. Lors des auditions, les associations d'élus nous ont indiqué souhaiter davantage de décentralisation pour être maîtres de l'action dans leur collectivité, mais ont également plaidé pour un peu plus de stabilité dans les règles. Nous ne souhaitons pas donc changer les règles actuelles.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle en vient à la discussion commune des amendements CD2030 de Mme Bénédicte Taurine et CD953 de M. Raphaël Schellenberger.*

**M. Loïc Prud'homme.** Je profite de la discussion de l'amendement CD2030 pour revenir sur la discussion générale, où je faisais état de la nécessité de réorganiser notre modèle

de transport pour répondre aux urgences sociale et écologique, en ajoutant que nous disposions de deux ans pour opérer cette réorientation, ce qui a soulevé l'hilarité générale. Je reprendrai cette citation d'une personnalité, d'un béotien, allais-je dire : « Si nous ne changeons pas d'orientation d'ici à 2020, les conséquences seront désastreuses pour les humains et les systèmes naturels qui nous soutiennent ». Ce béotien, qui n'a aucune vision globale des enjeux et des urgences, n'est autre que M. Antonio Guterres, secrétaire général de l'Organisation des Nations unies... Mes propos, indépendamment de l'hilarité qu'ils suscitent, ne font que rapporter une réalité : de nombreux observateurs s'alarment, s'appuyant sur des études scientifiques, celles du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) ou celles de la Plateforme intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques (IPBES). Notre amendement CD2030 reprend la vision que nous avons défendue lors de la discussion générale : celle d'un droit au transport, à l'opposé de votre concept de mobilité qui correspond à la multiplication d'offres privées, transformant le droit de se déplacer en débouchés économiques.

L'ouverture à la concurrence prônée par le Gouvernement débouche systématiquement sur la disparition de liaisons, dès lors qu'elles ne rapportent pas suffisamment d'argent : il n'est qu'à rappeler l'expérience des « cars Macron » qui, dans un premier temps, ont servi d'alibi à la suppression de lignes ferroviaires ; pour finir, les dessertes par autocar ont été abandonnées puisqu'elles n'étaient pas rentables ! C'est pourquoi nous défendons un droit au transport pour toutes et tous, à l'opposé de votre mobilité. Nous aurons l'occasion d'y revenir durant la discussion. Nous n'avons pas fini de vous le rappeler – sous les rires ou pas –, car l'urgence nous l'impose.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Cher collègue, il s'agissait plutôt de réactions d'interrogation que de rires.

**M. Raphaël Schellenberger.** L'amendement CD953 vise à prendre le temps de réfléchir à la transformation de la notion de « transport » en « mobilité », et à la transformation du droit au transport en droit à la mobilité. Derrière ce changement sémantique se cache une injonction qui m'est insupportable : le mouvement, la mobilité seraient intrinsèquement une valeur positive.

**M. Hubert Wulfranc.** Très juste !

**M. Raphaël Schellenberger.** Le simple fait de bouger, d'être mobile serait-il par définition une bonne chose ? Je n'ai pas envie de défendre une telle société : même au XXI<sup>e</sup> siècle, on peut avoir envie de sécurité, de stabilité, avoir envie de se projeter à son rythme dans le quotidien. Dans ces circonstances, bouger pour bouger n'est pas forcément nécessaire ! On bouge pour aller travailler, pour réaliser ses activités, pour répondre à certains besoins.

Votre projet de loi est conçu pour les déplacements en ville, pour ceux qui ont accès à des infrastructures de transports en commun de masse – le métro, le tram ; mais il n'est pas du tout pensé pour ceux qui vivent dans les territoires ruraux ou périurbains, qui n'envisagent pas le déplacement de la même façon que les urbains. Mon amendement vise donc à vous faire réfléchir au changement que vous voulez imposer aux Français. Je souhaite que nous conservions un droit au transport, et non à la mobilité ; et surtout, je suis opposé à toute injonction au mouvement perpétuel sans aucun but.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ce débat est intéressant : vous défendez le même amendement, pour des raisons symétriquement opposées. M. Loïc Prud'homme voit dans le projet de loi une remise en cause des transports publics ; quant à vous, monsieur Raphaël Schellenberger, vous estimez qu'en remplaçant « transport » par « mobilité », nous visons les transports publics tels qu'ils sont organisés dans les grandes villes. Selon vous, la notion de mobilité ignore la situation des zones rurales et renvoie au *mass transit* des grandes villes – transports publics, tramway, métro. C'est à peu près le contraire de ce que dit M. Loïc Prud'homme...

Chacun peut mettre la définition qu'il veut derrière les mots mais, pour écrire un projet de loi, il faut utiliser la définition généralement admise. La notion de mobilité est largement partagée et ne signifie en aucun cas qu'il faut bouger pour le plaisir de bouger. Certaines dispositions du projet de loi – et plusieurs amendements à venir – prévoient au contraire qu'il faut être économe de sa mobilité.

La loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite LOTI, avait introduit un droit au transport, mais les solutions proposées prenaient des formes relativement figées. La mobilité est un concept plus large : quand c'est nécessaire, elle ne renonce pas aux infrastructures et transports de masse, mais elle couvre plus finement les besoins et apporte des réponses dans les territoires que l'on a négligés pendant des années, sans jamais chercher à proposer des solutions alternatives à la voiture. Avis défavorable à ces amendements.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. La notion de mobilité ne supprime pas celle de transport. Nous nous contentons d'élargir les possibilités. Les transports existants seront maintenus, voire développés quand c'est possible. Mais nous souhaitons ouvrir au maximum les options de déplacement. Je ne comprends pas vos arguments.

**M. Hubert Wulfranc.** Je retrouve dans les propos de notre collègue Loïc Prud'homme une indication dont j'avais fait état pendant la discussion générale : la modification sémantique apportée par le projet de loi par rapport à la LOTI de Charles Fiterman n'est pas neutre. En filigrane, vous abandonnez la référence prioritaire à l'accès aux transports en commun. En outre, le transport renvoie à l'aménagement du territoire, et non à un déplacement mécanique d'un point A à un point B.

Vous vous inscrivez dans une logique qui assimile « mobilité » à « progrès social ». Or près de 50 % des Français souhaitent réduire leur mobilité, à croire les conclusions du colloque de l'Institut du développement durable et des relations internationales (IDDRI) sur la mobilité en 2016. Vous vous inscrivez uniquement dans la problématique de la mobilité contrainte par le système de production et d'échange libéral. Cette notion n'est pas propre aux transports ; elle a été initiée par le patronat. Les salariés doivent être mobiles et flexibles, pour répondre aux injonctions du libéralisme.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Monsieur Hubert Wulfranc, je vous rappelle que la discussion générale est terminée...

*La commission rejette les amendements.*

*Elle passe à l'amendement CD1119 de M. Matthieu Orphelin.*

**M. Matthieu Orphelin.** Cet amendement vise à préciser que la mise en œuvre progressive du droit à la mobilité s'applique aussi aux personnes à mobilité réduite, mais aussi à toutes celles ayant des difficultés financières, physiques, matérielles ou cognitives. En France, sept millions d'actifs rencontrent des difficultés quotidiennes de mobilité, parfois nombreuses et invisibles : peur de prendre les transports, non-possession d'une carte bancaire pour payer son abonnement, handicap physique ne permettant pas de prendre une ligne régulière de bus...

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je suis particulièrement attachée à ce que l'ensemble de nos concitoyens, indépendamment de leurs difficultés motrices, psychiques ou financières, aient accès à une offre de mobilité adaptée et sûre.

Les personnes à mobilité réduite sont d'ores et déjà prises en compte dans le code des transports. L'article 6 du projet de loi concernant la mobilité inclusive, de même que les dispositions de l'article 1<sup>er</sup> prévoyant un accompagnement individualisé à la mobilité, répondent à votre préoccupation. En conséquence, je vous propose de retirer votre amendement, sinon mon avis sera défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. Les trois premiers articles du code des transports visent précisément ces populations et veillent à ce que leur droit à la mobilité soit assuré. Le projet de loi le prévoit également. Votre amendement est donc satisfait.

**M. Matthieu Orphelin.** Je retire mon amendement et je vérifierai avant la séance publique que tous les cas qu'il prévoit sont bien couverts.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine ensuite l'amendement CD2229 de Mme Hélène Vainqueur-Christophe.*

**Mme Hélène Vainqueur-Christophe.** L'article 1<sup>er</sup> du projet de loi transforme le droit au transport en droit à la mobilité et précise que la programmation des infrastructures de mobilité doit prendre en compte certains enjeux, comme le désenclavement, l'aménagement et la compétitivité des territoires. L'amendement propose de préciser la notion de désenclavement, afin de prendre en compte les difficultés d'accès de certains territoires insulaires ou très éloignés des centres d'activités.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage votre préoccupation. S'agissant du transport aérien, la situation des outre-mer a été largement au cœur de nos discussions. Mais votre formulation, en posant le principe d'un désenclavement terrestre, maritime et aérien pour l'ensemble des territoires, pourrait prêter à confusion, car beaucoup de territoires ne sont pas concernés par les trois modes de transport. Je vous propose donc de le retirer.

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

**Mme Hélène Vainqueur-Christophe.** Je le maintiens car il est important que ces territoires soient concernés par le projet de loi. Vous avez raison, mon amendement vaudrait pour tous les territoires, même ceux qui ne sont pas concernés par les trois modes de

déplacement. Mais il est important que cette notion apparaisse dans le texte ; or ce n'est le cas dans aucun des articles.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle examine, en discussion commune, les amendements identiques CD51 de Mme Annie Genevard, CD156 de M. Jean-Pierre Vigier, CD167 de M. Vincent Rolland, CD211 de M. Jean-Yves Bony, CD473 de M. Vincent Descoeur, CD1190 de Mme Jeanine Dubié et CD2379 de Mme Frédérique Lardet, l'amendement CD1491 de M. Fabrice Brun, les amendements identiques CD612 de Mme Nadia Ramassamy et CD1267 de M. Jean-Félix Acquaviva, ainsi que l'amendement CD2693 de M. Arnaud Viala.*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD51 est extrêmement important : il vise à inscrire dans le code des transports, parmi les objectifs de la programmation des infrastructures, la nécessité du désenclavement pour les massifs de montagne. Cela sera un signe à l'adresse de nombreuses zones de notre territoire, notamment les zones rurales et de montagne. Ces dernières sont souvent laissées pour compte, alors qu'elles ont besoin de solidarité.

Certes, la rédaction actuelle inclut « notamment » les massifs de montagnes, mais il faut aller plus loin. Nous proposons de remplacer ce « notamment » par « en particulier ». Ce n'est pas seulement une affaire de sémantique : au-delà des mots, le Gouvernement s'honorerait à prendre cet engagement envers tous ceux qui, dans les montagnes, ont des difficultés de déplacement. Qui plus est, certaines de nos zones de montagne sont également transfrontalières : c'est la raison pour laquelle mon amendement mentionne également la qualité de la mobilité quotidienne et la fluidité du trafic routier. Quand on habite dans une vallée et qu'on se déplace en Suisse, en Italie ou en Espagne, on a besoin de la solidarité nationale.

**M. Jean-Pierre Vigier.** L'amendement CD156 est tout aussi important : comme l'a dit mon collègue Jean-Marie Sermier, en milieu rural et en moyenne montagne, il est indispensable de développer les infrastructures routières. C'est un des piliers pour assurer le développement économique de ces zones. Madame la ministre, dans les territoires ruraux et de montagne, sans infrastructures routières dignes de ce nom, le développement des territoires, le maintien des services et de la vie sont tout simplement impossibles.

**M. Charles de La Verpillière.** L'amendement CD167 est défendu.

**M. Jean-Yves Bony.** Mon amendement CD211 a été brillamment défendu par mes deux collègues.

**M. Vincent Descoeur.** Il n'aura échappé à personne que ces amendements sont inspirés par l'Association nationale des élus de la montagne (ANEM). Si chacun s'accorde à reconnaître la spécificité de certains territoires, force est de constater que celle de la montagne a été reconnue par le législateur. Mon amendement CD473 vise donc à rappeler que les massifs méritent une attention toute particulière dans le cadre de ce projet de loi d'orientation.

**M. Paul-André Colombani.** L'amendement CD1190 est porté par Mme Jeanine Dubié, vice-présidente de l'ANEM : il lui tient particulièrement à cœur.

**Mme Frédérique Lardet.** L'amendement CD2379 clôture la série « montagne ». C'est effectivement un amendement porté par l'Association nationale des élus de la montagne, dont je fais partie.

**M. Fabrice Brun.** C'est un plaisir de vous retrouver ! L'amendement CD1491 vise à préciser l'alinéa 5 de l'article 1<sup>er</sup>, en insistant sur les notions de mobilité quotidienne et de fluidité du trafic routier, notamment pour les massifs de montagnes et les territoires insulaires, comme La Réunion.

**Mme Nathalie Bassire.** L'amendement CD612 est défendu.

**M. Paul-André Colombani.** L'amendement CD1267 identique, est défendu.

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD2693 vise à substituer aux mots « et des territoires insulaires » les mots « , de moyenne montagne, des territoires insulaires et des territoires ruraux ». Les territoires insulaires ne sont pas les seuls à avoir besoin de solidarité dans le cadre de la programmation à venir des grandes infrastructures. Ce sera un enjeu pour toute la ruralité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** J'ai eu le plaisir d'échanger avec l'Association nationale des élus de la montagne. Je retrouve bien leurs préoccupations dans vos amendements. Ces enjeux de désenclavement sont au cœur de la programmation des infrastructures. Depuis trop longtemps, dans beaucoup de territoires, les réseaux ferrés et routiers se dégradent. Des projets de désenclavement sont annoncés, promis pendant des années, et jamais réalisés. Je pourrais vous parler une fois de plus de la route nationale (RN) 164, promise par le général de Gaulle en Bretagne, ou de la mise en deux fois deux voies de la RN88, annoncée lors du Comité interministériel d'aménagement du territoire (CIAT) de Mende en 1993.

Ces enjeux de désenclavement sont très importants. Il était temps de les prendre à bras-le-corps. La rédaction issue du Sénat a bien pris en compte ces préoccupations puisqu'elle vise le désenclavement, notamment des massifs de montagne, des territoires insulaires ou les enjeux transfrontaliers tels que vous les avez formulés. Votre préoccupation est donc satisfaite. Je propose le retrait de ces amendements.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. Ce projet de loi est une vraie loi de décentralisation. Je ne doute pas un instant que les élus de montagne vont tout faire pour s'assurer de sa bonne réalisation. La rédaction actuelle est suffisamment claire. N'alourdissons pas le texte.

**M. Fabrice Brun.** Madame la ministre, je vous invite à citer plus souvent la RN102 en Ardèche et la RN122 dans le Cantal : ajoutez-les à vos références... Vous en entendrez à nouveau parler à l'occasion de l'examen de ce projet de loi. Feue la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR) estimait que les trois bassins les plus enclavés du pays étaient ceux d'Aubenas en Ardèche, d'Aurillac et de Gap. À l'occasion de l'examen de ce projet de loi, je souhaiterais que l'on se penche vraiment sur le désenclavement de ces territoires de montagne.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il m'arrive fréquemment de citer la RN122 – et notamment Aurillac, où j'ai eu le plaisir de voir mon ancien collègue M. Jacques Mézard. Je note également la RN102 !



**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je vous invite à la prudence : si chacun se met à parler des infrastructures de chez lui, les débats risquent de se prolonger... Nous allons avoir besoin d'une carte !

*La commission rejette successivement les amendements CD51 et identiques, l'amendement CD1491, les amendements identiques CD612 et CD1267, et enfin l'amendement CD2693.*

*Elle passe ensuite à la discussion commune des amendements CD246 de Mme Annie Genevard et CD602 de Mme Nadia Ramassamy.*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD246 émane de Mme Annie Genevard, qui préside actuellement la séance publique – elle ne peut donc pas être présente en commission. Ses différents amendements, dont certains sont cosignés, ont trait aux territoires frontaliers, qui sont d'ailleurs souvent des territoires de montagne.

Les infrastructures de ces territoires rencontrent certains problèmes. Ainsi, la RN57 entre Besançon et Pontarlier va en Suisse et est régulièrement saturée du fait de l'importance du trafic. Cet amendement vise simplement à préciser que les territoires frontaliers doivent être privilégiés en termes de mobilités routière et ferroviaire.

**Mme Nathalie Bassire.** L'amendement CD602 est défendu.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ces amendements apportent une précision qui pourrait créer un *a contrario* pour les autres territoires. L'article 1<sup>er</sup> vise bien le désenclavement routier et ferroviaire, mais cela vaut pour tous territoires. La précision est inutile. Je vous propose le retrait des amendements.

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

**M. Jean-Marie Sermier.** Je ne peux pas le retirer. C'est un choix politique : vous indiquez que tous les territoires doivent connaître le même traitement. Nous estimons que certains territoires de la République – les territoires insulaires, frontaliers, ruraux, de montagne – sont en difficulté et ont besoin d'une solidarité et d'un accent supplémentaires.

Entre nous, sous tous les gouvernements, par rapport aux territoires reculés, un peu abandonnés, les associations d'élus qui représentent les grandes collectivités sont toujours en position de force quand il s'agit de discuter des grandes infrastructures. Si le projet de loi ne met pas l'accent sur ces territoires, ils passeront naturellement après les autres. Et comme ils sont déjà en difficulté, personne ne les défendra. Nous souhaitons leur donner une prime.

**M. Jean-Pierre Vigier.** Je rejoins mon collègue Jean-Marie Sermier. Si nous voulons maintenir la vie et les services dans ces territoires ruraux, et soutenir leur développement, il faut développer les infrastructures routières et ferroviaires, comme elles le sont déjà en ville.

Vous le savez, madame la ministre, et vous le défendez : il faut parfois simplement assurer l'entretien de ces infrastructures ou créer des routes à deux fois deux voies : dans certains secteurs, une nationale, c'est souvent une voie dans un sens et une dans l'autre. Si

l'on veut fluidifier, sécuriser et développer les territoires, il faut accélérer le mouvement et mettre rapidement des crédits en face pour assurer l'attractivité des territoires ruraux.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je me réjouis que vous souteniez la réorientation forte de la politique des transports, qui vise à sortir de la politique du tout-TGV pour s'occuper de l'entretien et de l'aménagement des réseaux. Il était temps ! Je me félicite de vous voir partager des priorités qui sont pleinement inscrites dans ce texte. Elles y sont si bien inscrites que votre amendement est d'ores et déjà satisfait...

*La commission rejette successivement les amendements.*

*Elle en vient à l'amendement CD2230 de Mme Hélène Vainqueur-Christophe.*

**Mme Hélène Vainqueur-Christophe.** Nous souhaitons ajouter la notion de continuité territoriale, afin de prendre en compte les difficultés d'accès de certains territoires insulaires ou très éloignés des centres d'activités.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Vous avez raison, c'est un enjeu très important. Mais il est bien pris en compte, puisque l'objectif de désenclavement des territoires insulaires est mentionné. Cela répond à votre préoccupation. Votre amendement est satisfait ; je vous en propose le retrait.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis, d'autant qu'un article spécifique du code des transports lui est consacré.

**Mme Hélène Vainqueur-Christophe.** La continuité territoriale est essentielle pour le développement économique de nos territoires. Je trouverais dommage qu'elle ne soit pas reprise dans le projet de loi.

*La commission rejette l'amendement.*

*Puis elle examine en discussion commune les amendements identiques CD2531 de M. Damien Pichereau et CD2579 de Mme Aude Luquet, ainsi que l'amendement CD1723 de Mme Fabienne Colboc.*

**M. Damien Pichereau.** Au quotidien, le bruit constitue une gêne importante pour nos concitoyens. Près de 80 % de cette gêne provient du secteur des transports. L'exposé des motifs de l'amendement parle de l'Île-de-France, mais la Sarthe et la Mayenne souffrent aussi de nuisances sonores depuis l'inauguration de la ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays de Loire.

Je tiens à souligner l'engagement financier du Gouvernement, à hauteur de 11 millions d'euros, pour régler ce problème. Pour éviter qu'il ne se reproduise, l'amendement CD2531 vise à ce que la pollution sonore soit prise en compte dans les prochaines infrastructures.

**Mme Aude Luquet.** L'amendement CD2579 est identique. Je rappellerai un chiffre, fourni par l'Agence européenne pour l'environnement : 10 000 personnes meurent chaque

année prématurément en Europe en raison du bruit. Il est donc important d'introduire cette notion.

**Mme Fabienne Colboc.** L'amendement CD1723 est défendu. Tout a été dit.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** L'objectif est partagé par le Gouvernement. Je suis parfaitement consciente des difficultés rencontrées par les riverains des lignes à grande vitesse Bretagne-Pays de Loire et Sud Europe Atlantique. C'est le sens des mesures que j'ai annoncées récemment. Je vais également saisir le Conseil national du bruit afin de réviser la réglementation relative aux nuisances sonores ferroviaires. Je suis favorable aux amendements identiques CD2531 et CD2579. Je propose le retrait de l'amendement CD1723 au profit des deux premiers.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Madame la ministre, nous nous réjouissons de votre avis favorable, car nous sommes également favorables aux amendements CD2531 et CD2579, cosignés par certains d'entre nous.

**M. Christophe Bouillon.** Pour aller dans le sens de l'expression de mes collègues, je souhaiterais que l'on prenne également en compte la notion de multi-exposition. Vous avez raison de traiter la question ferroviaire, mais certains endroits bien connus cumulent axes routiers, lignes ferroviaires, voire proximité avec un aéroport. La multi-exposition n'est pas suffisamment bien traitée. Elle pourrait l'être à l'occasion de la saisine du Conseil national du bruit que vous évoquiez, madame la ministre.

*L'amendement CD1723 est retiré.*

*La commission adopte les amendements CD2531 et CD2579.*

*La commission en vient à l'examen, en discussion commune, des amendements CD331 et CD332 de M. Martial Saddier.*

**M. Gérard Menuel.** Dans la programmation des infrastructures, l'amendement CD331 vise à identifier comme prioritaires en termes d'investissement les zones géographiques couvertes par un plan de protection de l'atmosphère. On en compte trente-huit en France, notamment dans la vallée de l'Arve en Haute-Savoie – cela fera plaisir à notre collègue Martial Saddier.

**M. Jean-Marie Sermier.** Dans la même logique que celle brillamment défendue par M. Gérard Menuel, l'amendement CD332 de M. Martial Saddier vise à prendre en compte prioritairement les zones couvertes par un plan de protection de l'atmosphère pour les infrastructures ferroviaires. Notre collègue songe tout particulièrement au passage sous les Alpes d'une certaine ligne ferroviaire.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Naturellement, la programmation des infrastructures doit tenir compte de la pollution atmosphérique. Je connais les enjeux de la vallée de l'Arve ; néanmoins, je ne suis pas sûre que la résolution de ses problèmes de pollution atmosphérique passe nécessairement par la création de nouvelles infrastructures. En tout état de cause, cet objectif étant d'ores et déjà mentionné dans l'excellente rédaction issue du Sénat, vous pourriez retirer ces amendements.

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

*La commission rejette successivement ces amendements.*

*Elle en vient à l'amendement CD333 de M. Martial Saddier.*

**M. Gérard Menuel.** On constate un déficit d'infrastructures avec les régions européennes proches de nos frontières. Cet amendement vise à identifier les zones transfrontalières comme prioritaires en matière d'investissements dans la programmation des infrastructures.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** C'est une préoccupation parfaitement justifiée : on a trop longtemps négligé non seulement les infrastructures, mais aussi les services. La rédaction du projet de loi issue du Sénat évoque déjà la nécessité de se coordonner entre régions frontalières pour organiser ces services. L'enjeu est donc pris en compte. Je vous propose de retirer votre amendement.

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

**M. Gérard Menuel.** Puisqu'il est satisfait, grâce à nos amis du Sénat, je le retire.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine l'amendement CD73 de M. Hubert Wulfranc.*

**M. Hubert Wulfranc.** Les « solutions de mobilité » ne doivent pas constituer une alternative à des services de transport public mais doivent se placer en stricte complémentarité pour compléter l'offre publique organisée sous la forme d'un service public. En remplaçant « et » par « ou », notre amendement éviterait de nous retrouver en situation de légitimer une absence de volonté politique, voire un risque de désengagement. Si nous en restions à la terminologie proposée, nous prendrions le risque d'une discrimination sociale et territoriale.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Nous ne partageons pas encore la même vision de l'intérêt des services de mobilité ; peut-être aurons-nous l'occasion de rapprocher nos points de vue au cours de la discussion. Il est important de pouvoir solliciter les différentes solutions de mobilité, pour répondre à des enjeux trop longtemps négligés. Le maintien du « ou » me paraît une bonne solution. Je serai donc défavorable à votre amendement.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Monsieur Hubert Wulfranc, vous opposez service public et service privé, j'entends bien. Vous prédisez une catastrophe. Mais l'inverse – une ouverture maximale – pourrait aussi se défendre : le privé n'est pas forcément pire que le public... Avis défavorable.

**M. Hubert Wulfranc.** Vous aurez remarqué qu'avec cette nouvelle rédaction, je place l'offre de solutions de mobilité d'émanation privée en stricte complémentarité : je ne suis donc pas dans une logique de soviétisation du transport territorial... Ne me faites pas dire que je fermerais complètement la porte à l'initiative privée ; mais celle-ci doit venir en stricte

complémentarité de la décision publique des élus, qui suppose une volonté politique de s'engager sur une compétence, d'en assumer tout ou partie de la responsabilité, mais aussi de pouvoir s'en extraire. Voilà un complément d'argument, même si je doute qu'il suffise à rapprocher nos points de vue.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je ne sais... Je considère simplement qu'écrire « et » limite les possibilités offertes aux gens d'avoir accès à la mobilité et que « ou » en offre davantage.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD1494 de M. Fabrice Brun.*

**M. Fabrice Brun.** Plutôt que des périmètres administratifs, cet amendement privilégie les bassins de vie pour l'organisation des transports, afin notamment de mieux prendre en considération les déplacements domicile-travail.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage tout à fait cette préoccupation. C'est pour cela que la coordination des offres de mobilité est prévue à l'échelle des bassins de mobilité : c'est toute la structuration des articles que nous verrons ultérieurement. J'ajoute que plusieurs amendements permettront de préciser que cette coordination peut se faire indépendamment des limites administratives. Votre préoccupation étant donc satisfaite par la suite du texte, je vous propose de retirer votre amendement.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Cet amendement est en effet satisfait. Retrait ou défavorable.

**M. Fabrice Brun.** L'amendement semble satisfait, mais le député que je suis ne l'est pas tout à fait... Je le maintiens.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine ensuite les amendements identiques CD1062 de M. Guillaume Vuilletet et CD2731 de Mme Monica Michel.*

**M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis.** Notre amendement CD1062 vise à supprimer un alinéa inutile. Le Sénat a été loué pour le travail qu'il a accompli sur cette loi, et chacun s'en est réjoui, mais sur le présent point, cela semble moins pertinent : fixer un tel objectif est certes louable, personne ne peut ne pas vouloir désenclaver les territoires – c'était d'ailleurs l'article 1<sup>er</sup> d'une proposition de loi du groupe RDSE au Sénat. Mais prétendre tout régler en cinq ans, c'est un vœu pieux qui ne provoquera que des déceptions.

**Mme Monica Michel.** Même si je partage l'objectif de désenclavement des territoires, la rédaction proposée par cet alinéa pose plusieurs questions : faut-il privilégier l'accès aux sous-préfectures, où il y a souvent moins de services que dans les maisons de services au public, ou les gares desservies par une ligne à grande vitesse ? Pour ces raisons, nous proposons par l'amendement CD2731 de supprimer cet alinéa qui n'apporte pas

d'éléments de réponse à l'organisation des mobilités par les différentes autorités organisatrices de la mobilité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Comme j'ai eu l'occasion de l'évoquer lors de la discussion au Sénat, y compris sur la proposition de loi relative au désenclavement, je partage totalement les objectifs portés par cet article ; de nombreuses dispositions de la loi, sur la programmation des infrastructures et d'autres, visent précisément à répondre à ces enjeux de désenclavement. Mais je pense que certaines formulations retenues sont un peu trop mécaniques ou systématiques, avec des critères chiffrés qui pourraient ne pas correspondre à la réalité et à la diversité de nos territoires. Cet alinéa me paraît par trop réducteur. Je suis donc favorable à la suppression proposée par ces amendements.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** J'y suis également favorable car toutes les personnes que nous avons auditionnées nous ont fait part de la quasi-impossibilité de respecter cet alinéa. De nombreuses dispositions du texte concourent à ce que nous parvenions à cet objectif, mais sans l'encadrer de manière aussi forte.

**M. Jean-Marie Sermier.** Vous tombez dans la facilité, madame la ministre. L'exigence de cet alinéa est d'avoir, avec des critères chiffrés, quelque chose d'extrêmement objectif sur lequel on ne puisse pas passer : faire en sorte qu'en 2025 aucune commune de notre territoire ne soit à plus de soixante minutes d'une gare desservie par une ligne à grande vitesse. Certes, nous reconnaissons que la mention de la grande vitesse est exagérée : nous avons donc déposé des amendements, qui tomberont si ces deux-là sont adoptés, proposant de parler plus simplement de ligne ferroviaire. J'entends bien que les gouvernements successifs feront en sorte que l'aménagement du territoire soit le plus efficient possible, mais si nous ne prévoyons pas des bornes bien précises, des critères objectifs opposables, certains endroits continueront d'être sacrifiés, des collectivités seront dépourvues d'infrastructures de communication, des territoires se désertifieront petit à petit. C'est un alinéa exigeant pour l'aménagement du territoire ; vous souhaitez le supprimer, c'est bien dommage.

**M. Bertrand Pancher.** Je ne suis pas, ce qui est rare, d'accord avec M. Jean-Marie Sermier... Pour commencer, voilà un alinéa complètement « bla-bla » : on se fixe des objectifs, mais sans aucune contrainte, on ne sait pas combien tout cela coûte... En outre, parler de proximité avec une ligne à grande vitesse, est-ce à dire qu'il faudra ajouter des lignes à grande vitesse partout ? J'ai proposé des amendements pour modifier cet alinéa, mais le fait de le supprimer ne me choque pas.

**M. Gérard Menuel.** Nous sortons d'un débat national ; dans plusieurs réunions, j'ai entendu parler de la déficience de transports, notamment en zone rurale. Je pense que la rédaction actuelle serait contre-productive, en mettant uniquement en avant les lignes à grande vitesse. Parler de ligne ferroviaire plutôt que de ligne à grande vitesse me paraît essentiel. Malheureusement, cet amendement tombera si ces deux amendements de suppression sont adoptés.

**M. Jean-Pierre Vigier.** Je suis pleinement d'accord avec M. Jean-Marie Sermier : il faut des chiffres précis. Ce sont des garde-fous qui garantissent l'égalité d'accès pour tous, en permettant notamment à nos concitoyens en milieu rural d'accéder à ces services publics. C'est de l'aménagement du territoire et ce serait politiquement un signal très fort de votre part : égalité d'accès, que l'on soit en milieu urbain ou en milieu rural.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il ne s'agit pas de bla-bla mais de critères tout à fait objectifs. Si cet alinéa, modifié de façon à parler non de gares TGV mais de gares desservies par une ligne ferroviaire, devait tomber, nous acterions ce soir que des Français resteront à plus de soixante minutes d'une gare ferroviaire parce que la loi n'aura rien fait.

**M. Damien Pichereau.** On est totalement sur du bla-bla et on marche sur la tête. C'est très flou : on ne connaît pas les conditions ni le calendrier. Des objectifs clairs de désenclavement sont inscrits dans le texte, juste au-dessus, notamment pour les massifs de montagne ; mais face à quelque chose d'aussi flou il vaut mieux supprimer qu'amender. Je suis donc tout à fait favorable aux amendements de mes collègues.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il ne vous aura pas échappé que nous reprendrions là la rédaction de la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) de 1995. Nous pouvons tous constater que ces objectifs avaient été inscrits dans la loi et qu'il ne s'est rien passé. Demandons à Aurillac, à Prades, à Castres, à Mende s'il s'est passé quelque chose depuis que ces objectifs ont été inscrits dans la loi « Pasqua »... Ces grandes déclarations qui restent sans effet contribuent à semer le doute dans l'esprit de nos concitoyens sur la sincérité de la parole publique ; une programmation des infrastructures avec des objectifs précis, un plan de désenclavement à hauteur de 1 milliard d'euros sur dix ans, ce sont des actes, et c'est de loin préférable aux grandes déclarations qui ne sont suivies d'aucune conséquence.

*La commission adopte ces amendements.*

*En conséquence, les amendements CD1222 de M. Paul-André Colombani, CD261 du rapporteur ainsi que les amendements identiques CD130 de M. Martial Saddier, CD884 de M. Bertrand Pancher, CD1583 de M. Jean-Baptiste Djebbari, CD1705 de M. Vincent Descoeur et CD2319 de M. Jean-Marie Sermier, et l'amendement CD1455 de M. Julien Dive tombent.*

*La commission est saisie des amendements identiques CD52 de Mme Annie Genevard, CD157 de M. Jean-Pierre Vigier, CD212 de M. Jean-Yves Bony, CD474 de M. Vincent Descoeur, CD579 de M. Xavier Roseren et CD2697 de M. Arnaud Viala.*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD52 vise à rappeler qu'en matière de politique des transports, notamment en ce qui concerne la réalisation et la gestion d'infrastructures, l'État a l'obligation de consulter le Conseil national de la montagne (CNM), et les collectivités territoriales compétentes consultent les comités de massif.

**M. Jean-Pierre Vigier.** Mon amendement CD157 a été très bien défendu par mon collègue M. Jean-Marie Sermier. Il est en effet important de consulter les entités locales qui connaissent le terrain et peuvent donner un avis qui corresponde aux réalités des territoires.

**M. Jean-Yves Bony.** L'amendement CE212 est défendu.

**M. Vincent Descoeur.** L'amendement CD474 également.

**M. Xavier Roseren.** Cet article précise que l'État et les collectivités territoriales prennent en compte la pluralité des besoins en matière de mobilité et de la diversité des territoires afin de leur apporter des réponses adaptées, durables et équitables. Pour que cet

objectif soit atteint dans les zones de montagne, mon amendement CD579 prévoit la saisine pour avis du CNM par l'État et des comités de massif pour les collectivités territoriales. Cette procédure permettra de s'assurer que les spécificités de ces territoires sont bien prises en compte dans la politique de transport.

**M. Arnaud Viala.** Mon amendement CD2697 a le même objet. Je n'ai pas pu défendre les amendements que j'avais déposés au début de l'article 1<sup>er</sup> sur la prise en compte des spécificités de la montagne. C'est un point capital. Les infrastructures sont en général de moins bonne qualité dans les territoires de montagne. En revanche, les collectivités territoriales y déploient très souvent des efforts considérables car elles ont conscience que ces réseaux sont primordiaux pour le maintien des populations. Prendre en compte ces particularités, en consultant notamment le CNM pour les grandes infrastructures, serait de bon aloi.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Comme le disent fort bien vos exposés sommaires, ces amendements visent à rappeler que l'État doit d'ores et déjà consulter le CNM. Cet amendement est satisfait s'agissant de l'État. S'agissant des AOM, je pense qu'il faut faire confiance aux élus, plutôt que de leur imposer toujours plus de procédures. Ils nous disent souvent qu'on leur impose trop de contraintes. Je pense qu'ils sauront se rapprocher des comités de massif. Je demande le retrait de ces amendements.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis. L'État satisfait déjà à cette obligation ; mais à vous entendre, on pourrait penser que vous n'avez pas tellement confiance dans les élus locaux de vos massifs montagnards, ce qui m'étonne... Faisons-leur confiance.

*La commission rejette ces amendements.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD1358 de M. Bertrand Pancher.*

**M. Bertrand Pancher.** Il est surprenant de constater à quel point l'arrêt de dessertes ferroviaires donne lieu à peu d'information, voire de consultation. Les grandes organisations d'usagers, mais aussi d'élus locaux déplorent souvent d'être mises devant le fait accompli. Informer préalablement ces organisations, je pense notamment à la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), à l'origine de cet appel, pourrait assurer de la transparence et leur permettre, le cas échéant, de réagir.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement rejoint les dispositions qui ont été introduites dans la loi portant nouveau pacte ferroviaire et prévoient que l'État en tant qu'autorité organisatrice est soumis à une obligation de consultation avant tout projet de création, suppression ou modification d'un service de transport ferroviaire de voyageurs. Cette loi institue donc la consultation des acteurs du territoire, que ce soient les usagers, les associations représentant les personnes handicapées, les élus des collectivités territoriales concernées, sur les services d'intérêt national. Par contre, s'agissant des régions, je pense qu'il faut là encore faire confiance aux collectivités dans leur capacité de mettre en œuvre des procédures de consultation, et elles peuvent notamment le faire avec les comités de suivi des dessertes également prévus dans le cadre de la loi pour un nouveau pacte ferroviaire. Je propose le retrait de l'amendement.



**M. Bruno Millienne, rapporteur.** La procédure que vous demandez existe déjà, monsieur Bertrand Pancher, et on va faire confiance aux collectivités. En revanche, vous avez raison sur un point : peut-être faut-il être plus vigilant sur l'application de cette procédure. Demande de retrait.

**M. Bertrand Pancher.** Les représentants de la FNAUT nous indiquent qu'ils sont très souvent mis devant le fait accompli en cas de modifications de desserte. Ils entendent seulement pouvoir jouer leur rôle, et non s'opposer à tout. Les élus locaux eux-mêmes sont parfois mis devant le fait accompli. Je suis élu de la Meuse : si je n'avais pas des liens personnels avec certains salariés de la SNCF, c'est après tout le monde que j'apprendrais que telle desserte a été modifiée... Et c'est pareil pour l'association locale qui s'occupe des transports. Ce n'est pas satisfaisant. Si la loi le prévoit déjà, ce n'est pas appliqué. Je suis prêt à retirer cet amendement, mais encore faudrait-il nous expliquer, madame la ministre, comment vous entendez assurer ce minimum d'information. Pour l'instant, ce n'est pas terrible.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** La loi est récente. Une importante concertation avait été organisée avec les élus et les associations d'usagers pour précisément mettre en place des comités de desserte. Le Sénat les a supprimés en les fusionnant avec les comités des partenaires ; je vous proposerai de revenir sur cette suppression. Il faut laisser la procédure se mettre en place. Je vous propose d'échanger d'ici à la séance pour vérifier que les dispositions législatives existent et regarder avec la FNAUT ce qui ferait peut-être obstacle à ce qu'elles entrent en vigueur dans des conditions satisfaisantes.

**M. Hubert Wulfranc.** Notre collègue a raison. J'étais hier avec la direction SNCF Réseau de Normandie. La SNCF dit évidemment qu'elle applique les décisions de la région. Or que découvre-t-on ? Si l'on estime nécessaire de rouvrir des toilettes publiques dans certaines gares au vu du niveau de fréquentation attendu, les élus des villes concernées sont tenus de passer convention avec la SNCF pour en assurer le fonctionnement, autrement dit mettre du personnel à disposition pour l'entretien des dites toilettes ! C'est « l'amendement pissotières », me direz-vous (*Sourires*), mais c'est un exemple parmi d'autres des problèmes pratiques liés à l'usage du service public du train sur son territoire qu'un maire découvre à l'occasion d'une interpellation auprès de la direction de la SNCF ! Ce sont pourtant des sujets qui nécessiteraient que l'information soit passée plus en amont jusqu'aux élus locaux, et non à ceux qui font les lois. Cela fait sourire mais c'était un élément de la prise de parole de M. Didier Le Reste hier soir devant le rassemblement des 300 Stéphanois et Osseliens pour la défense de leurs gares et l'amélioration des conditions d'usage des voyageurs sur Rouen-Sud.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** La question des toilettes à disposition du public est loin d'être négligeable, je vous rejoins sur ce point.

*La commission rejette l'amendement.*

*Elle examine, en discussion commune, les amendements CD1495 de M. Fabrice Brun, CD1390 de M. Bertrand Pancher et CD1335 du rapporteur.*

**M. Fabrice Brun.** L'amendement CD1495 réaffirme la pertinence du couple région-intercommunalités dans l'organisation des mobilités. Dans cette optique, il prévoit que les communes membres d'un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) à

fiscalité propre ne puissent plus être AOM au-delà du 31 décembre 2020. Toutefois, à titre d'exception et pour des raisons géographiques, les communes dites isolées, non membres d'un EPCI à fiscalité propre, pourront rester AOM sur leurs territoires respectifs.

**M. Bertrand Pancher.** L'amendement CD1390 est défendu.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** La nouvelle rédaction de l'article portant la liste des AOM comprend, outre des intercommunalités, des syndicats mixtes et les pôles d'équilibre territorial et rural (PETR), deux catégories de communes : d'une part, les quatre îles maritimes composées d'une seule commune et, d'autre part, les communes membres d'une communauté de communes et qui ont décidé de ne pas transférer à celle-ci leur compétence d'AOM afin de pouvoir continuer à organiser des services de mobilité qu'elles ont mis en place.

Pour la seconde catégorie, l'amendement CD1335 vise à préciser qu'en tout état de cause elles ne pourront pas demeurer des AOM au-delà du 1<sup>er</sup> juillet 2021, par coordination avec les dispositions du paragraphe II de l'article L. 1231-1 : le 1<sup>er</sup> juillet 2021 est l'échéance à laquelle les régions exerceront de droit la compétence d'AOM sur le territoire des communautés de communes qui ne se seront pas emparées de cette compétence.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je ne peux pas être favorable aux amendements CD1495 et CD1390, qui remettraient en cause la possibilité que nous avons donnée, après une large concertation, aux communes qui organisent déjà des services de transport régulier de continuer à le faire au-delà du 30 juin 2020. La philosophie générale du texte est de laisser le maximum de marges de manœuvre aux collectivités pour s'organiser comme elles le jugent souhaitable.

Avis favorable, par contre, sur l'amendement CD1335 du rapporteur qui pose clairement le principe que les communes ne sont plus AOM après le 1<sup>er</sup> juillet 2021 : une lecture extensive du projet de loi aurait pu prêter à confusion dans le cas des communes qui continuent à exercer les services existants, et donc laisser penser qu'il pourrait y avoir deux autorités organisatrices cohabitant sur le même territoire.

**M. Fabrice Brun.** L'actuelle rédaction de l'article risque, par certaines dispositions, d'aboutir à une situation contraire à l'objectif initial que nous poursuivons tous, avec des territoires où la lisibilité des offres de mobilité serait mise à mal. Je regrette votre avis défavorable.

*La commission **rejette** successivement les amendements CD1495 et CD1390.*

*Puis elle **adopte** l'amendement CD1335.*

*Elle **adopte** ensuite l'amendement rédactionnel CD262 du rapporteur.*

*Ensuite de quoi, la commission se saisit des amendements identiques CD1387 de M. Bertrand Pancher, CD1680 de M. David Lorion et CD1735 de Mme Florence Lasserre-David.*

**M. Bertrand Pancher.** L'amendement CD1387 nous est suggéré par le Groupement des autorités responsables de transport (GART), qui nous explique qu'il existe un risque de rupture de desserte scolaire sur le ressort territorial d'une AOM. C'est pourquoi mon amendement CD1387 prévoit que la région reste compétente pour organiser les services de transport scolaire à l'intérieur du ressort territorial de l'EPCI concerné. L'objectif est d'assurer la continuité du transport scolaire.

**M. David Lorion.** Mon amendement CD1680 vient d'être défendu : il s'agit simplement de trouver une AOM qui pourvoie au service lorsqu'une autre autorité ne met pas en œuvre cette organisation des transports.

**Mme Florence Lasserre-David.** Du fait du caractère sécable de cette compétence d'organisation de la mobilité, mon amendement CD1735 permet d'éviter la rupture de desserte scolaire si l'autorité compétente choisissait de ne pas s'en saisir. La responsabilité en reviendrait à la région.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Sur la méthode, je vais reprendre l'attache du GART, avec lequel nous discutons depuis dix-huit mois en concertation avec les associations d'élus ; c'est ce qui a débouché sur les rédactions qui vous sont présentées. Je pense vraiment que cette demande est d'ores et déjà satisfaite, le principe étant que la région est, depuis la loi NOTRe, l'autorité en charge de l'organisation des transports scolaires. Jusqu'à présent, quand une AOM se mettait en place, elle récupérait systématiquement la compétence en termes de transport scolaire. Le projet de loi prévoit qu'elle sera libre de reprendre ou non cette compétence ; bien évidemment, si elle ne la prend pas, la région la gardera. Je vous propose donc le retrait de ces amendements. Nous tâcherons de refaire le point avec le GART d'ici à la séance pour comprendre d'où viennent ces amendements.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis que Mme la ministre, et même étonnement, car je pensais que les choses étaient claires : la région ayant autorité sur les transports scolaires, il n'y avait pas selon moi de sécabilité possible.

**Mme Valérie Lacroute.** En effet, l'article L. 1231-3 précise les services organisés par la région et le contenu des services d'intérêt général, parmi lesquels le service de transport scolaire. Ces amendements ne sont donc pas nécessaires, aussi bien pour les AOM locales que pour l'AOM régionale.

**M. Bruno Millienne.** Juste un trait d'humour : cela ressemble à des *fake news*...

*Les amendements sont retirés.*

*La commission est saisie de l'amendement CD1456 de M. Julien Dive.*

**M. Julien Dive.** Dans sa grande sagesse, l'article 1<sup>er</sup> prévoit que les intercommunalités qui ont des services sur leurs territoires pourront remonter l'information à la région. Il s'agit de cadrer les choses : plutôt qu'une information par lettre avec accusé de réception, par SMS au président de région ou par une publication Facebook, mon amendement CD1456 prévoit un conventionnement afin de permettre l'organisation libre de la mobilité dans les communes qui souhaitent exercer cette compétence, tout en garantissant

la cohérence territoriale et une articulation plus large des transports à l'échelle de l'intercommunalité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ce serait de nature à semer le doute sur la nature de la compétence que nous avons souhaité laisser à la commune quand elle l'exerçait déjà : l'idée de passer par une convention avec la région laisse entendre que la région récupérerait cette compétence et la redéléguerait à la commune, ce qui n'était pas l'esprit du texte. J'ai tout à l'heure donné un avis défavorable à un amendement, et vous l'avez rejeté, qui voulait empêcher une commune de continuer à exercer la compétence mobilité. Là, c'est un peu le même esprit : il faudrait que la commune conventionne avec la région. Je vous propose le retrait, sinon avis défavorable.

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

**M. Julien Dive.** Il s'agit simplement de mettre un peu d'ordre. Une commune peut changer d'avis. La convention n'est pas un frein en soi. Je vais retirer mon amendement mais je pense qu'un peu d'ordre ne fait pas de mal.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine l'amendement CD1336 du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de clarification. En cas de prise de la compétence d'AOM par une région, les communes, qui ne seront plus AOM, pourront toutefois continuer à prélever le versement « mobilité » pour maintenir les services de transport préexistants qu'elles ont organisés. L'objectif est de ne pas remettre en cause les services existants.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Avis favorable. Cela précise le cadre dans lequel les communes continuent à organiser des services de mobilité.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD1341 du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Le présent amendement clarifie le fait que lorsqu'une commune membre d'une communauté de communes exerce sa compétence d'AOM à travers un syndicat mixte auquel elle a adhéré, isolément de la communauté de communes qui ne prend pas la compétence, ledit syndicat mixte reste compétent sur le territoire de la commune. La région devient compétente sur le reste du périmètre de la communauté de communes.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il s'agit là encore de laisser le maximum de marges de choix possible aux collectivités. Cette précision me semble utile. Avis favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD263 du rapporteur.*

*Ensuite de quoi, la commission examine les amendements identiques CD831 de M. Martial Saddier, CD914 de M. Bertrand Pancher, CD2231 de Mme Valérie Rabault et CD2418 de M. Benoit Simian.*

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement CD831 de notre collègue Martial Saddier vise à supprimer l'alinéa 16 qui prévoit une réversibilité possible en cas d'accord entre la région et la communauté de communes.

**M. Bertrand Pancher.** Je ne comprends pas le choix du Sénat car il complexifie l'organisation retenue. Mon amendement CD914 propose de supprimer cette disposition.

**M. Christophe Bouillon.** L'amendement CD2231 est défendu.

**M. Benoit Simian.** L'amendement CD2418 également.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage l'objectif de revenir sur le troisième cas de réversibilité introduit par le Sénat contre l'avis du Gouvernement, mais vos amendements posent un problème rédactionnel dans la numérotation des alinéas, ce qui aurait pour effet de supprimer le deuxième cas de réversibilité. Je vous propose un retrait.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** L'exposé sommaire me semblait en effet bizarre étant donné le contenu de l'alinéa 16.

**Mme Valérie Lacroute.** Je parlerai plus loin d'un troisième cas de réversibilité ; mais pour l'instant, en supprimant l'alinéa 16, vous supprimeriez en fait la réversibilité en cas de fusion avec une autre communauté de communes ou en cas de création d'un syndicat mixte. Ce n'est pas cet alinéa que vous souhaitez supprimer, chers collègues.

*Les amendements sont **retirés**.*

*La commission **adopte** l'amendement rédactionnel CD264 du rapporteur.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD544 de M. Vincent Descoeur.*

**M. Vincent Descoeur.** Cet amendement vise à introduire un peu de souplesse dans la gouvernance en matière de mobilité. L'idée est d'imaginer une période expérimentale de quelques années s'agissant de l'exercice de la délégation par une communauté de communes.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Nous avons prévu un certain nombre de cas de réversibilité. Au-delà de la question du troisième cas introduit par le

Sénat, sur lequel des amendements reviendront ultérieurement, nous souhaitons qu'il s'agisse d'une vraie réversibilité, et non à titre expérimental. Avis défavorable.

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

*Elle examine ensuite l'amendement CD2008 de Mme Nathalie Sarles.*

**Mme Nathalie Sarles.** Il s'agit d'assouplir le processus de transfert de la compétence d'organisation de la mobilité au profit des EPCI en proposant de donner la possibilité à la communauté de communes sur le territoire duquel la région est devenue AOM de lui demander le transfert de droit de la compétence d'organisation de la mobilité sans qu'il y ait obligation de fusionner et de créer un syndicat mixte.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends l'idée de permettre à l'intercommunalité de récupérer la compétence mais, dans les discussions que nous avons pu avoir, les régions qui se substituent à l'intercommunalité dans le cas où celle-ci ne prend pas la compétence, nous alertent sur le fait qu'elles auront du mal à s'impliquer et à développer des services de mobilité si l'intercommunalité est susceptible de la reprendre régulièrement... Il faut de la stabilité dans l'organisation. C'est ce qui nous conduit à proposer la suppression du troisième cas de réversibilité et donc à être défavorable à ce quatrième cas.

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission est saisie des trois amendements identiques CD1334 du rapporteur, CD1066 de M. Guillaume Vuilletet et CD2580 de Mme Aude Luquet.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je ne vais pas m'étendre puisqu'il s'agit du troisième cas de réversibilité, introduit par le Sénat dont Mme la ministre vient de parler. Nous souhaitons plus de stabilité pour pouvoir offrir plus d'efficacité dans l'organisation des mobilités. L'amendement CD1334 demande donc la suppression de l'alinéa 18.

**M. Guillaume Vuilletet, rapporteur pour avis de la commission des lois.** Il convient effectivement de limiter les cas de réversibilité. Il est en effet important de garantir une certaine stabilité dans l'engagement que prennent les régions et les territoires qui seront les futures AOM. D'où notre amendement CD1066 de suppression de l'alinéa 18.

**Mme Aude Luquet.** Tout a été dit et mon amendement CD2580 a été défendu. C'est une question de stabilité et de vision à long terme, pour organiser les mobilités de manière pérenne.

**Mme Valérie Lacroute.** Sachant que l'adoption de ces amendements fera tomber mon amendement CD2178, je me permets de vous alerter. L'argument de la stabilité me gêne. L'objectif du Sénat est de privilégier la décentralisation. Les grandes régions ont l'organisation des transports sur leur ressort régional et les AOM sur leur ressort territorial. Imaginons qu'une communauté de communes transfère les compétences à la région sur le ressort régional, que la région assure en même temps les services pour la communauté de communes ; au bout d'un certain temps la communauté de communes s'organise et devient capable de prendre la compétence d'organisation de lignes régulières sur son ressort

territorial. En supprimant cette réversibilité, on ne permettra pas à une collectivité d'organiser les transports sur ce ressort territorial. Les régions sont tout de même de grands territoires. Si, une fois bien organisée, la collectivité est capable de reprendre l'organisation des transports sur son ressort territorial, je trouve un peu dommage de ne pas permettre cette réversibilité : cela signifie qu'on laisse tout au niveau de la région.

Je peux donner des exemples de communautés de communes qui sont un peu jeunes et ne veulent pas, dans un premier temps, prendre le transport parce que cela fait des compétences supplémentaires ; elles vont laisser la région le faire et, au bout de quelques années, elles seront un peu mieux organisées et pourraient reprendre le transport local. C'est dommage de ne pas permettre cette réversibilité comme l'a prévu le Sénat, à partir du moment où les deux sont d'accord. Cela ne veut pas dire que la communauté de communes prendra les compétences de la région : elle lui permettra de se décharger. Je pense que l'amendement du Sénat a été pensé dans ce sens-là. Cela vaut en tout cas la peine d'y réfléchir pour la séance. La crainte de la région est qu'on la dépossède de ses compétences, mais ce n'est pas l'objectif.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Madame Valérie Lacroute, les compétences dont vous parlez sont par définition décentralisées, et relèvent de la région ou des intercommunalités. J'entends votre souhait de garantir la plus grande proximité ; c'est bien dans cet esprit que le projet de loi a été rédigé. Il me semble toutefois qu'il faut écouter les régions lorsqu'elles disent qu'elles vont devoir s'impliquer et investir pour se substituer aux intercommunalités qui ne le souhaiteraient pas. Afin de prendre en compte la nécessaire réflexion des communes, le Sénat a prévu un délai supplémentaire sur lequel le Gouvernement ne propose pas de revenir. Il faut entendre le besoin de stabilité exprimé par les régions ; par ailleurs, les autres cas de réversibilité demeurent si les périmètres intercommunaux évoluent ou si les intercommunalités s'organisent au sein d'un syndicat mixte. En tout état de cause, l'intercommunalité peut au besoin demander à la région de redéléguer la compétence : il est possible, je vous l'assure, de déléguer au département et à l'intercommunalité.

L'arbitrage, qui a fait l'objet de longs échanges entre les différentes associations de collectivités, consiste effectivement à ménager une certaine souplesse au processus tout en garantissant un peu de stabilité dont les régions sont demandeuses.

Mon avis est favorable aux amendements identiques CD1334, CD1066 et CD2580, dont l'adoption fera tomber les suivants.

*La commission **adopte** les amendements identiques CD1334, CD1066 et CD2580.*

*En conséquence, les amendements CD545, CD2178 et CD265 **tombent**.*

*La commission examine, en discussion commune, les amendements identiques CD375 de M. Vincent Descoeur, CD830 de M. Martial Saddier, CD913 de M. Bertrand Pancher, CD2232 de Mme Valérie Rabault, CD2419 de M. Benoit Simian, et l'amendement CD2732 de Mme Monica Michel.*

**M. Vincent Descoeur.** L'amendement CD375 vise à ce que le transfert de compétences dévolues aux régions en direction des communautés de communes ait lieu après l'accord explicite de ces régions.

**M. Gérard Menuel.** L'amendement CD830 a le même objet. La rédaction de l'alinéa 19 proposée par ces amendements est plus claire que celle du texte et rappelle ce qu'est la loi NOTRe, notamment en ce qui concerne la compétence dévolue aux régions.

**M. Bertrand Pancher.** L'objet de mon amendement CD913 est d'instaurer une obligation d'accord du conseil régional pour le transfert des services de transports publics réguliers ou scolaires demandé par la région à la communauté de communes. La communauté de communes peut prendre la compétence, et c'est très bien ; mais cela doit se faire dans le cadre d'un accord passé avec la région afin que celle-ci reste réellement le chef de file et l'organisateur de ces transports.

**M. Christophe Bouillon.** L'amendement CD2232 est défendu.

**M. Benoit Simian.** Mon amendement CD2419 participe du même esprit : il s'agit d'éviter le risque de fragmentation de la compétence mobilité, et donc de prévoir l'autorisation des régions dans le cas de ces transferts aux intercommunalités afin de garantir une architecture claire du dispositif.

**Mme Monica Michel.** Mon amendement CD2732 précise qu'il est nécessaire, lors de la prise de compétence en matière d'organisation de la mobilité par les communautés de communes, que celles-ci s'emparent de l'intégralité des compétences ; cette précision endigue tout risque de fragmentation de la compétence mobilité en germe dans la notion de transfert de compétences à la carte.

Il prévoit également un délai pour le transfert de compétence entre la région et la communauté de communes ou à la commune mentionnée au V de l'article L. 5210-1-1 du code général des collectivités territoriales qui en fait la demande.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je rappelle la situation de départ : lorsqu'une autorité organisatrice de la mobilité se met en place, elle récupère obligatoirement les compétences exercées par la région sur son territoire. Nous avons donc voulu donner de la souplesse en permettant, si l'intercommunalité ne souhaite pas prendre ces compétences, que celles-ci restent à la région. Mais de là à subordonner la reprise de cette compétence à l'accord de la région, ce serait instituer une forme de tutelle de la région sur l'intercommunalité, une forme de droit de veto sur la capacité à exercer la compétence, qui ne me semble pas appropriée.

C'est pourquoi je propose le retrait de ces différents amendements ; à défaut, mon avis sera défavorable.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis que Mme la ministre ; je précise que mon amendement CD1339 pourrait satisfaire votre demande puisqu'il prévoit le transfert non pas de l'une ou l'autre des compétences, mais d'un bloc de compétences.

*La commission rejette les amendements identiques CD375, CD830, CD913, CD2232, CD2419 ainsi que l'amendement CD2732.*



**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je suspends les travaux pour un quart d'heure.

*La séance, suspendue à vingt-trois heures vingt, est reprise à vingt-trois heures trente-cinq.*

*La commission se saisit des amendements CD3113 et CD1339 du rapporteur.*

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** L'amendement CD3113 est un amendement de clarification, par cohérence avec la formulation de l'actuel article L. 3111-5 du code des transports. Le projet de loi prévoit que la reprise de services organisés par la région se fait à la demande d'une communauté de communes désormais autorité organisatrice de la mobilité, dans les cas de réversibilité tels qu'ils auront été énumérés. L'amendement propose de préciser que les services concernés sont, bien évidemment, ceux qui seront intégralement effectués sur le ressort territorial de la communauté de communes ou de la commune mentionnée au même V de l'article L. 5210-1-1.

Quant à l'amendement CD1339, dont j'ai parlé avant la suspension, il propose de supprimer la notion de reprise partielle des services régionaux internes, qui pourrait conduire à un émiettement de la compétence ; à cet effet, il prévoit un transfert en bloc plutôt que partiel.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** L'amendement CD1339 répond d'une autre façon à la préoccupation des régions, soucieuses de ne pas voir les intercommunalités reprendre tout ou partie de la seule compétence transports scolaires. Désormais, les choses seront claires : si l'intercommunalité souhaite reprendre les compétences exercées par la région sur son territoire, elle doit le faire en bloc. Je pense que cela répond à l'inquiétude des régions, c'est pourquoi mon avis est favorable.

Je suis également favorable à l'amendement de précision CD3113.

*La commission adopte successivement ces amendements.*

*Puis elle se saisit de l'amendement CD2581 de Mme Aude Luquet.*

**Mme Aude Luquet.** Je retire cet amendement qui a le même objet que l'amendement CD1735 de notre collègue Florence Lasserre-David, et sur lequel des explications ont déjà été apportées.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CD266 du rapporteur.*

*Puis elle en vient à l'amendement CD586 de Mme Pascale Boyer.*

**Mme Pascale Boyer.** Je le retire : c'était la conséquence d'un autre amendement, déclaré irrecevable.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CD267 du rapporteur.*

*Ensuite, elle étudie l'amendement CD1271 de M. Bertrand Pancher.*

**M. Bertrand Pancher.** Cet amendement introduit une définition élargie de la notion de mobilité qui tient compte du changement d'approche des mobilités introduit par le projet de loi. C'est une vision que porte la filière de la construction automobile, qui répond à une finalité d'intérêt général pour tous les citoyens, et du rôle que jouent désormais les constructeurs automobiles puisque leur offre n'est plus circonscrite aux voitures, mais s'étend à des services de mobilité. En ce sens, ils constituent une catégorie concourant à l'offre publique de transport, et apparaissent comme des partenaires des pouvoirs publics compétents en matière de mobilité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je suis moi-même persuadée que les évolutions technologiques, numériques et sociétales vont faire évoluer le rôle des autorités organisatrices de la mobilité et conduire à une plus forte articulation entre le public et le privé. L'intention du Gouvernement n'est pas de remettre en cause leur compétence d'organisation de ces services ; je juge donc préférable de conserver la rédaction actuelle qui donne aux AOM la compétence d'organiser des services. Avis défavorable.

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

**M. Bertrand Pancher.** Je retire cet amendement.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine l'amendement CD1559 de M. Vincent Thiébaud.*

**M. Vincent Thiébaud.** Une collectivité qui s'est vue confier des compétences élargies au titre du droit à la différenciation territoriale est appelée à jouer un rôle particulier dans les mobilités de demain. C'est le cas par exemple de la collectivité européenne d'Alsace – et j'ai conscience d'être en avance d'une phase – qui, du fait de sa spécificité transfrontalière et des compétences particulières qui lui seront reconnues par la « loi Alsace », se verra notamment transférer l'ensemble du réseau routier national non concédé.

Elle devient ainsi la collectivité de référence pour les transports routiers et doit piloter à ce titre les mobilités routières sur son ressort territorial – dans le respect bien évidemment des compétences de la région ainsi que des dispositions de la loi NOTRe.

L'objet de mon amendement CD1559 est d'anticiper l'émergence de ces collectivités à venir, qui pourront être dotées de compétences particulières au titre du droit de différenciation dont la venue est proche.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Nous sommes effectivement un petit peu en avance de phase... Je rappelle que la collectivité européenne d'Alsace est institutionnellement assimilée à un département, et dispose à ce titre de compétences similaires. Le projet de loi d'orientation des mobilités n'a pas souhaité revenir sur l'architecture issue des lois MAPTAM et NOTRe en organisant les mobilités autour d'un couple englobant intercommunalité et région.

Dans l'attente de la révision constitutionnelle qui pourrait conduire, le cas échéant, à une plus forte différenciation, je vous propose de retirer cet amendement. À défaut, mon avis sera défavorable.

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

**M. Vincent Thiébaud.** Ce sera un peu plus qu'un département puisqu'elle se verra concéder l'ensemble des infrastructures routières. Je mets par ailleurs à profit l'occasion qui m'est donnée pour aborder la question des problématiques transfrontalières, dans la mesure où j'avais déposé plusieurs amendements qui n'ont pas été retenus en application de l'article 40 de la Constitution, et qui proposaient de déléguer des compétences aux eurodistricts, jamais cités dans le projet de loi. Pourtant, le traité d'Aix-la-Chapelle, que nous avons signé en novembre dernier, dispose dans son article 13 que la République française et la République fédérale d'Allemagne sont invitées, dans le cadre de l'organisation des politiques transfrontalières, à transférer des compétences aux eurodistricts pour pouvoir organiser les transports collectifs et les transports publics. Or la France n'a toujours pas pris de disposition législative propre à permettre la mise en œuvre de ce traité.

Pour ce qui concerne mon amendement, j'ai bien compris qu'il est très en amont de phase ; je le retire donc pour l'instant. Mais vous pourriez acter aussi ce point, qui est bloquant pour la mise en œuvre du traité d'Aix-la-Chapelle.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Faciliter l'organisation de mobilités transfrontalières me paraît être un objectif très important. Nous avons déjà la possibilité d'agir par le biais de groupements européens de collectivités territoriales. Je suis prête à ce que nous y réfléchissions d'ici la séance publique en complément d'un certain nombre d'amendements d'ores et déjà prévus ; nous verrons s'il est possible d'avancer dans ce sens. Toutefois, on se heurte assez vite à des règles de nature constitutionnelle, d'où la nécessité de passer par des traités entre États. Mais à cette réserve près, je suis tout à fait favorable à ce qu'on puisse approfondir ces sujets.

**M. Vincent Thiébaud.** Nous ne parlons pas de traités entre États, puisqu'il est d'ores et déjà possible de passer des conventions. Le sujet est bien celui de la valorisation des eurodistricts, mais je me propose de vous faire parvenir les amendements qui ont été rejetés au titre de l'article 40, qui répondent justement à cette problématique soulevée par l'article 13 du traité d'Aix-la-Chapelle.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** En effet, l'article 40 de la Constitution s'applique aux amendements d'origine parlementaire, mais pas à ceux du Gouvernement. Voyons donc ce qu'il est possible de faire d'ici à la séance publique.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CD268 du rapporteur.*

*Puis, elle examine les amendements identiques CD1756 de Mme Florence Lasserre-David et CD2733 de Mme Monica Michel.*

**Mme Florence Lasserre-David.** Mon amendement CD1756 prévoit que les communautés de communes ne pourront organiser le transport scolaire en tant qu'autorités organisatrices de premier rang dans leur ressort territorial qu'à la condition d'organiser de manière effective un service régulier de transport, comme cela est déjà le cas dans toutes les autorités organisatrices de la mobilité existantes.

**Mme Monica Michel.** Dans les faits, de très nombreuses lignes de transports réguliers sont mixtes : scolaires et non scolaires. Dans un souci de continuité du service public, il est souhaitable de lier les missions d'organisation des transports publics réguliers et d'organisation des transports scolaires dans le libellé des compétences des autorités organisatrices de la mobilité. C'est pourquoi mon amendement CD2733 propose de compléter l'alinéa 27 à cette fin et de supprimer l'alinéa 29.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Sur le fond, je partage votre préoccupation de voir les collectivités s'emparer pleinement de leurs compétences et apporter les solutions les plus exhaustives aux besoins des territoires. En pratique, comme vous le soulignez, les collectivités organisent le plus souvent à la fois du transport scolaire et du transport régulier. Toutefois, selon les spécificités des territoires, on peut tout à fait imaginer d'autres modèles s'appuyant sur du transport scolaire, des services de mobilité active partagés ou du transport à la demande.

Je répète que l'esprit du texte est de laisser le maximum de latitude aux collectivités pour s'organiser de façon à bien prendre en compte les différences qui peuvent exister entre les territoires. Au demeurant, le fait de regrouper les deux compétences comme vous le proposez ne changerait rien sur le plan juridique. C'est pourquoi je demande le retrait de ces amendements afin de laisser le plus de latitude possible.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je suis d'accord avec Mme la ministre. Qui plus est, il me semble, mais c'est à vérifier, que cet amendement aurait des conséquences non souhaitables sur le dispositif du versement mobilité.

*Ces amendements sont retirés.*

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CD1342 du rapporteur.*

*Puis elle est saisie de l'amendement CD1300 de M. Bertrand Pancher.*

**M. Bertrand Pancher.** Cet amendement a pour objet d'étendre à toutes les autorités organisatrices de mobilité, et non plus exclusivement aux communes, le droit d'organiser des services d'installation, d'exploitation et d'entretien d'infrastructures de recharge, notamment pour les véhicules électriques. La pente est rude pour les constructeurs automobiles pour atteindre leurs objectifs en matière de nouvelles mobilités électriques. Le dispositif ne peut fonctionner que si les propriétaires de ces véhicules disposent de bornes de recharge, et s'il est bon de pousser les communes à le faire, il faut aussi inciter toutes les structures concernées, notamment les AOM, à faire en sorte que ces bornes soient régulièrement entretenues.

L'entretien de ces équipements est un réel problème : imaginons que la carte mise à la disposition d'automobilistes ne soit pas fiable à cause de bornes non entretenues... La question de la maintenance est essentielle.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage votre préoccupation, mais un amendement viendra ultérieurement, qui répond à cette question en prévoyant un schéma directeur des infrastructures de recharge pouvant être mis en œuvre par un établissement public de coopération intercommunale (EPCI), par une autorité organisatrice de la mobilité ou par une autorité organisatrice de distribution de l'énergie. Je vous suggère donc un retrait au bénéfice de cet amendement ultérieur.

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

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine l'amendement CD2724 de M. Damien Pichereau.*

**M. Damien Pichereau.** Je suis persuadé que les dispositions relatives à la gouvernance dont nous discutons actuellement sont bonnes et permettront de combler les zones blanches de mobilité. Néanmoins, 25 % des Français ont refusé une offre d'emploi ou de formation parce qu'ils ne pouvaient pas s'y rendre. Parmi ces 25 %, des gens ont besoin d'un accompagnement personnalisé, c'est ce qu'on appelle, selon les chambres du Parlement, la mobilité « solidaire » ou « inclusive ». Cette compétence doit être mise en avant. Mon amendement CD2724 propose de la remonter dans le premier bloc de compétences des AOM afin qu'elles puissent offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé en matière de transport aux personnes les plus vulnérables et les plus fragiles.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je partage tout à fait cette préoccupation, mais vous propose de retirer votre amendement au bénéfice de l'amendement CD1352, placé à l'article 6 du projet de loi, qui aboutit au résultat que vous souhaitez avec une vision plus large du conseil-accompagnement vers la mobilité des publics fragiles.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Même avis ; je considère par ailleurs qu'il est cohérent de laisser le traitement de toutes les questions de mobilité solidaire dans la même section.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CD1332 du rapporteur.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD600 de Mme Pascale Boyer.*

**Mme Pascale Boyer.** Afin d'établir une cartographie détaillée des gares routières, cet amendement vise à ce que les régions élaborent un schéma régional des gares routières, ce qui faciliterait notamment le développement des liaisons longue distance par autocar autorisé par la libéralisation du voyage en autocar en application des dispositions de la loi dite Macron.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** J'entends la préoccupation de disposer d'une vision claire de l'organisation des gares routières, mais je pense que votre amendement est d'ores et déjà satisfait par le contenu des schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ; les schémas de gares routières y ont naturellement place.

Je précise, par ailleurs, que le projet de loi renforce la position de chef de file de la région dans le domaine de la mobilité en leur confiant un rôle particulier pour ce qui touche aux gares et aux pôles d'échanges multimodaux.

Je vous demanderai donc de bien vouloir retirer votre amendement.

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

*L'amendement est retiré.*

*La commission se saisit des amendements identiques CD2136 de M. Alain Perea et CD251 de M. Damien Pichereau.*

**M. Alain Perea.** Mon amendement CD2136 ajoute après le mot, « organiser » les mots, « ou contribuer au développement ». La possibilité serait ainsi vraiment offerte aux autorités organisatrices de la mobilité non seulement de l'organiser, mais aussi d'y contribuer. On sait très bien combien, dans les territoires, les entreprises ou autres structures sont capables de s'organiser par elles-mêmes. Les autorités publiques pourraient donc les aider, notamment par le biais de subventions ou de cofinancement, au lieu de rester simplement placées devant l'alternative d'organiser ou de ne rien faire.

**M. Damien Pichereau.** Mon amendement CD251 vient d'être excellemment défendu par notre collègue Alain Perea.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ces enjeux de logistique urbaine sont effectivement très importants ; à mesure que l'on arrive à réduire la place de la voiture en ville, il ne faudrait pas que le développement anarchique des camionnettes, en lien avec le développement du e-commerce, vienne anéantir les efforts déployés sur les transports de personnes. Il est donc essentiel de progresser dans ces enjeux de logistique urbaine ; je suis tout à fait favorable à la disposition que vous proposez, qui permet effectivement d'affirmer, peut-être de façon plus complète, le rôle des autorités organisatrices dans ce domaine.

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

*La commission adopte les amendements.*

*Puis elle se saisit de l'amendement CD2031 de Mme Mathilde Panot.*

**M. Loïc Prud'homme.** Par cet amendement, le groupe La France insoumise souhaitait apporter au débat de cette commission la question de la gratuité des transports. Aujourd'hui on dispose de nombre d'exemples, en France comme à l'étranger, qui ont suffisamment de recul pour que l'on puisse regarder ces expériences avec un intérêt particulier ; je pense à Niort, mais aussi récemment à Dunkerque, Compiègne, Neuves-Maisons, Carhaix-Plouguer, Gap, Aubagne, Manosque ou Libourne dans mon département.

La gratuité permet bien sûr de rendre réel un droit à la mobilité pour tous, mais peut aussi avoir d'autres vertus. Ainsi à Aubagne, un des plus anciens exemples, la gratuité a eu des effets positifs pour les agents du service public, notamment les conducteurs, mais aussi pour les citoyens et pour l'environnement. Les chauffeurs, d'abord réticents, ont vu leurs conditions de travail s'améliorer grâce à une baisse du nombre des conflits avec les usagers, et ont donc pu se concentrer sur leur cœur de métier. Les déplacements en transports en commun ont fortement augmenté, et les trajets en voiture individuelle ont diminué ; presque tous les usagers sont satisfaits.

Côté finances, la gratuité des transports en commun a un coût inférieur à la pollution de l'air ; on oublie bien souvent ces externalités négatives et les 6 700 morts prématurées causées notamment par cette pollution. Elle permet encore de faire des économies sur la gestion de la billetterie qui représente un poste important, notamment sur ces transports. La gratuité apaise les tensions, réduit les barrières sociales, change le rapport des gens aux transports en commun, et permet, *in fine*, d'allier les questions sociales et environnementales.

On peut aussi relever à cet égard que l'on parle de zones à faibles émissions (ZFE), qui n'auraient plus lieu d'être si les transports étaient gratuits et que la qualité de l'air assurée par la suppression massive de nombre de voitures qui transportent des personnes seules et encombrant nos villes inutilement.

Cet amendement permet ainsi d'étudier d'une manière plus large la question de la gratuité des transports.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il n'est pas besoin d'inscrire dans la loi le principe de la gratuité : les autorités organisatrices ont tout à fait la possibilité de réfléchir à leur politique tarifaire sans qu'un texte législatif précise qu'elles peuvent ou doivent le faire.

Ces sujets de gratuité sont quelque peu compliqués, nous devrions peut-être partager le fait que les transports ne sont pas gratuits ; ce qui est donc visé, c'est finalement de faire payer plus le contribuable que l'utilisateur, étant entendu qu'il existe par ailleurs des dispositifs de tarifs sociaux, de tarification solidaire, obligatoires et largement mis en œuvre sur tout le territoire. C'est un débat délicat, mais certains exemples montrent que cette politique peut avoir du succès ; toutefois, je propose qu'on laisse les collectivités, comme la loi leur en donne la responsabilité, libres de pratiquer la politique tarifaire qu'elles souhaitent.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je suis également défavorable à cette mesure au nom de la libre administration des collectivités. Mais de plus, monsieur Loïc Prud'homme, si

nous étions vraiment certains des coûts liés aux externalités tels que vous les présentez, si nous disposions de chiffres concrets prouvant que la gratuité des transports ferait gagner de l'argent parce qu'elle ferait accéder plus de gens aux transports publics, ce qui n'est pas forcément partout le cas malheureusement, on pourrait se poser la question. Encore faudrait-il disposer d'éléments plus stables et constants.

Je suis donc défavorable à cette proposition, mais comme je serai défavorable également à certains amendements qui suivent et qui, eux, demandent d'interdire la gratuité des transports... En fait les collectivités font comme bon leur semble, et si effectivement elles s'y retrouvent, pourquoi pas ? Mais il ne faudrait pas faire davantage encore peser la charge sur les contribuables, voire sur les entreprises.

**M. Loïc Prud'homme.** Nous allons faire un peu de sémantique ; si le terme « gratuité » écorche vos oreilles, je peux le comprendre ; parlons alors de transport sans billetterie si cela vous est plus agréable à l'audition... En tout cas, la question est bien celle des externalités négatives, monsieur le rapporteur : il est facile de mesurer combien coûte la prolifération des affections respiratoires et des maladies chroniques. Et si des ZFE sont mises en place, c'est bien parce que l'on sait que ces externalités négatives ont un poids certain.

Notre collègue Damien Pichereau évoquait les gens qui n'ont pas accès à l'emploi à cause de problèmes de transport : la gratuité règle aussi cette question du coût social, qu'il faut également prendre en compte.

Enfin, madame la ministre, le contribuable paie certes pour un service public, mais c'est aussi lui qui paie le coût de ces externalités négatives que vous refusez de voir. Quand on parle du coût de santé, ce sont bien tous les contribuables qui le paient ; vous refusez simplement d'admettre que la pollution de l'air n'est pas intégrée dans le coût des transports.

**M. Hubert Wulfranc.** Cet amendement propose d'« étudier la pertinence d'une mise en œuvre de la gratuité des transports publics afin de garantir pour tous le droit au transport ». Nous rencontrons fréquemment des résistances de la part des autorités organisatrices de transport à mettre en débat la seule idée d'étudier la capacité d'organiser la gratuité des transports publics dans un territoire. Introduire ce principe dans la loi apparaîtrait comme un affichage politique tout à fait positif.

Votre argument, légitime, est communément employé par les autorités organisatrices de transport : il faut effectivement bien payer, rien n'est gratuit et il faut donc trouver des sources de recettes supplémentaires, ou à tout le moins qui compensent ce qui ne rentre pas dans les caisses par le biais de la billetterie. Mais il y a contribuable et contribuable, et sitôt que l'on utilise ce mot, on nous ressort la même antienne, estimant avoir argumenté au fond.

Pour notre part, nous considérons qu'il est possible d'aller chercher des recettes chez des contribuables, en particulier dans le monde de l'entreprise (*Sourires*), à travers ce fameux versement transport que vous transférez aujourd'hui sous le terme de versement mobilité. Or nous estimons qu'une des responsabilités sociales de l'entreprise doit porter sur les enjeux de ce que vous appelez la mobilité – et que vous ciblez d'ailleurs sur la mobilité professionnelle –, et que les entreprises doivent contribuer davantage à l'effort de solidarité en direction des publics les plus fragiles dans leur droit au transport.

**M. Damien Pichereau.** Quel magnifique débat politique en effet ! Comment fait-on du transport gratuit aujourd'hui ? On peut maximiser les recettes en prélevant le maximum sur



les entreprises sur lesquelles on augmente la pression sociale ; ce n'est pas le choix que nous faisons. Nous sommes plutôt d'avis de baisser les impôts pour tous, y compris pour les entreprises.

On peut aussi diminuer les dépenses. À Niort, lorsque la gratuité des transports a été instituée, on a supprimé cinq lignes de bus. Autrement dit, on est allé dire à des gens que non seulement ils ne bénéficieront pas du bus gratuit, mais qu'il leur faudra reprendre leur voiture et payer leur essence ! Je ne pense pas que cela soit la meilleure méthode.

Un autre moyen pourrait consister à diminuer la rémunération des chauffeurs ou autres... En tant que fils de chauffeur de car, c'est quelque chose qui me dérangerait personnellement.

Il n'existe pas de solution idéale pour la gratuité ; les collectivités territoriales peuvent faire ce choix, mais faut-il l'inscrire dans la loi ? Non. Nous préférons réfléchir à la tarification solidaire. J'ai rappelé que 25 % des Français ne peuvent pas ou ont du mal à se déplacer, parfois pour des raisons de budget ; la tarification solidaire répond parfaitement à ces situations. Il s'agit parfois de personnes qui n'ont pas été acclimatées aux transports en commun, c'est alors le rôle des services d'accompagnement, dont nous parlerons à l'article 6, d'intervenir.

Je pense donc que cette question sociale est totalement couverte, et qu'un tel amendement n'est pas utile.

**M. Bruno Duvergé.** Rien n'empêche les territoires d'organiser la gratuité des transports ; certains l'ont fait. Tout dépend de la topographie et de la sociologie de la collectivité. Dans le cadre des travaux de la mission d'information sur les freins à la transition énergétique, nous avons passé une journée à Dunkerque où la communauté urbaine a institué la gratuité des bus. Et tout se passe très bien : la circulation routière en semaine a baissé de 30 % et la fréquentation des transports en commun a augmenté de 50 % en semaine, et doublé le week-end. C'est donc un très bon exemple ; si d'autres collectivités veulent le faire, qu'elles aillent voir et se décident elles-mêmes.

**M. Loïc Prud'homme.** La richesse de ces discussions montre qu'il était utile de poser ce débat sur le transport sans billetterie. Monsieur Damien Pichereau, si la généalogie garantit la pertinence d'un propos, alors moi aussi je peux me revendiquer d'un grand-père qui a été chauffeur de bus il y a bien longtemps et qui avait également le sens du service public...

S'agissant des prix, monsieur Damien Pichereau, il n'est question de réduire le salaire de personne ; la billetterie coûte très cher, le contrôle des billets aussi. Quant à votre exemple de lignes supprimées, j'allais citer la ville de Dunkerque avant que notre collègue Bruno Duvergé ne le fasse, mais c'est plus de lignes, c'est plus d'agents qui orientent les voyageurs ; je l'ai moi-même expérimenté en me rendant à Dunkerque où j'ai été orienté par ces agents d'accueil ; j'y ai senti un autre rapport à la ville et aux déplacements en ville.

En ce qui concerne les entreprises, on sentait un peu de moquerie lorsque M. Hubert Wulfranc a évoqué le fait que les entreprises seraient soumises à un peu plus de contribution. Mais cette affaire n'est pas contre les entreprises. J'ai rencontré le président de la Chambre de commerce et d'industrie de mon département ; tous les employeurs seraient ravis que les salariés arrivent enfin à l'heure et détendus pour prendre leur poste. La circulation routière est

devenue telle que les entreprises n'en peuvent plus, réclament des solutions alternatives et seraient prêtes à contribuer ; car les retards, les heures perdues chaque jour dans les transports, leur coûtent bien plus cher qu'une hausse tout à fait proportionnée du versement transport.

**M. Benoit Simian.** Je voudrais intervenir dans ce débat en tant que rapporteur spécial du budget « Transports ». Nous avons déjà débattu dans l'hémicycle d'une proposition de loi de votre groupe, monsieur Loïc Prud'homme, qui a été massivement rejetée. On voit bien à travers toutes les études qu'il n'est pas vertueux de rendre le transport gratuit.

Je souscris par ailleurs totalement aux propos du rapporteur : il faut respecter la libre administration des collectivités. Je ne crois pas, monsieur Prud'homme, que décider depuis Paris d'une tarification gratuite pour la ville de Bordeaux fasse plaisir au nouveau maire de Bordeaux, M. Nicolas Florian. Je vous invite donc à présenter votre programme aux élections municipales en Gironde, mais ce n'est pas ce soir le débat ici à Paris : je crois que sur ce type de sujet, il faut être profondément girondin...

**M. Hubert Wulfranc.** Lorsque vous prévoyez que, dès lors que la faiblesse économique d'un bassin de vie le justifie, la faculté est donnée d'examiner une baisse du versement mobilité, vous voulez en décider à Paris, par la loi – sans que l'on sache d'ailleurs quels sont les critères retenus pour définir la faiblesse économique dans un bassin de vie. Et bien évidemment, la baisse du versement transport qui en découlera privera d'autant de recettes l'ordonnement des transports dans ledit bassin de vie. Où allez-vous trouver les moyens pour conserver le niveau de service auprès des usagers de ce bassin de vie ? Ainsi, ce qui est valable dans un sens ne le serait pas dans l'autre. Il n'y a pas de parallélisme des formes, mais bien un déséquilibre idéologique flagrant !

**M. Loïc Prud'homme.** C'est clair, et réversible !

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je voudrais appeler l'attention sur le fait que le versement transport, qui deviendra demain le versement mobilité, représente 8 milliards d'euros au niveau national. C'est donc beaucoup d'argent ; et je n'ai pas entendu les représentants des employeurs souhaiter payer davantage. Je voudrais que l'on fasse attention – car il s'agit de taxes, pour parler franchement – aux enjeux de compétitivité pour nos entreprises, et nous devons aussi être attentifs à l'acceptabilité de ce versement transport, demain versement mobilité, qui joue un rôle essentiel pour la politique de déplacements en France.

Les entreprises ont déjà l'impression de payer beaucoup et participent à hauteur de 35 % à 40 %, en moyenne au financement de la mobilité ; elles participent également, par ailleurs, aux frais de déplacement de leurs salariés en remboursant les abonnements de transports en commun.

Lorsqu'on les interroge sur leur capacité à mieux accompagner la mobilité de leurs salariés, précisément dans les zones où il n'y a pas de transports en commun, mais où demain il pourrait y avoir des offres de vélo ou de covoiturage, prenons garde à l'acceptabilité de toutes ces sollicitations. Nous devons donc aborder ces sujets de gratuité avec beaucoup de prudence au regard des contextes locaux et des différents acteurs amenés à contribuer.

**M. Loïc Prud'homme.** Je signale à Mme la ministre que les entreprises contribuent déjà à hauteur de 96 heures de temps perdu par an et par employé...

**M. Bertrand Pancher.** Il ne faut pas oublier qu'en matière de transports, c'est le contribuable ou l'utilisateur qui paie, et personne d'autre. Il ne faut pas non plus oublier que, de tous les pays d'Europe, c'est en France que l'utilisateur paie le moins pour les transports. Lorsque l'on compare les systèmes de financement de nos politiques de transport, on s'aperçoit que l'utilisateur français paie beaucoup moins qu'ailleurs – même si je sais bien que comparaison n'est pas raison ; du coup, c'est le contribuable qui est massivement appelé à financer les politiques de transport.

Je ne prétends pas que la gratuité est une mauvaise chose, mais je pense qu'il faut la laisser au libre choix des collectivités en fonction des stratégies locales. Mais faire de la gratuité, l'alpha et l'oméga de toute politique de transport ne manquera pas de poser la question des moyens de financer tout cela.

**Mme Valérie Lacroute.** Puisque le débat est lancé, nous allons nous aussi contribuer à la réflexion...

Je considère effectivement que c'est une fausse bonne idée que de vouloir « faire entrer la notion de gratuité dans le débat ». Je rappelle que le Groupement des autorités responsables de transport (GART) est en train de mener une étude sur l'opportunité de mettre en place la gratuité.

Je rappellerai aussi qu'effectivement le versement transport, qui va devenir le versement mobilité, est un élément essentiel de l'organisation des transports, et je pense que l'objectif est plutôt de développer le transport que d'offrir sa gratuité.

Les employeurs participent à cette offre de transport et il vaut mieux que ce versement mobilité serve à développer des transports, de la mobilité de toute sorte, et pas seulement des transports en commun.

Je crois par ailleurs qu'il faut laisser aux collectivités locales, à travers des tarifs sociaux, le choix de proposer éventuellement cette gratuité. En effet, instituer la gratuité dans un réseau de transport, c'est du coup l'offrir à l'utilisateur qui est en capacité de payer. Or j'ai cru comprendre que vous défendiez plutôt l'utilisateur qui n'a pas les moyens de payer son transport ; et là vous allez permettre à tous les usagers de bénéficier d'un transport gratuit. Il me semble que c'est quelque peu opposé à votre philosophie, et je trouve dommage que l'on pose ce sujet de la gratuité au seul niveau de la collectivité.

Enfin, je veux bien que l'on offre la gratuité en Île-de-France, mais les transports y sont déjà bondés ; je préférerais qu'on privilégie le développement de l'offre de transport plutôt que de rajouter des passagers en offrant la gratuité. Il vaut mieux que le versement mobilité serve prioritairement à développer la mobilité sous toutes ses formes, et pas seulement les transports en commun, et laisser les collectivités le soin de proposer des tarifs sociaux et éventuellement de mettre en place la gratuité.

*La commission rejette l'amendement.*

*La commission examine, en discussion commune, les amendements CD75 de M. Hubert Wulfranc et CD1992 de M. Alain Perea.*

**M. Hubert Wulfranc.** En complétant l'alinéa 36, mon amendement CD75 tend à préciser la liste des principaux acteurs qui doivent être associés à l'organisation des mobilités,

en mentionnant les associations de représentants d'usagers, les personnels et leurs organisations syndicales, ainsi que les opérateurs en charge d'un service de transport public.

J'ai déjà eu l'occasion de dire combien le MEDEF a été omniprésent au cours de la concertation organisée pour l'élaboration de ce projet de loi ; il se verrait placé au centre du jeu dans la gouvernance que vous proposez. Il s'agit donc d'un amendement de précaution vigilante...

**M. Alain Perea.** Toute autorité qui travaille dans de bonnes conditions veille à associer largement l'ensemble des acteurs. Chaque fois que la loi pose clairement ce principe de fonctionnement, cela permet d'améliorer les pratiques et la façon dont les acteurs sont associés.

Mon amendement CD1992 va moins loin que le précédent, il propose que les acteurs publics ou privés à l'origine des mobilités soient mieux associés.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends votre préoccupation, mais cet alinéa prévoit que les autorités organisatrices associent l'ensemble des forces vives du territoire à leur politique. Il est décliné à l'article 4, qui prévoit notamment la création d'un comité des partenaires qui a vocation à associer les usagers et les employeurs. Une fois de plus, il faut faire confiance aux collectivités, qui sauront associer l'ensemble des parties prenantes concernées. Je vous propose de retirer ces amendements.

**M. le rapporteur.** Même avis.

*L'amendement CD1992 est retiré.*

*La commission rejette l'amendement CD75.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD1563 de M. Vincent Thiébaud.*

**M. Vincent Thiébaud.** Dans un souci de préservation de l'environnement et de la santé publique, cet amendement propose d'ajouter des objectifs à l'action des autorités organisatrices de la mobilité. Les AOM devront favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives, et contribuer au respect des objectifs de lutte contre la pollution de l'air, contre le changement climatique et contre l'étalement urbain.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je comprends bien la préoccupation exprimée, mais je pense que cet amendement est largement satisfait. Différents amendements traduisent cette même préoccupation, et je vous propose de retirer le vôtre au bénéfice d'un amendement précisément consacré à la lutte contre l'étalement urbain, qui me semble un enjeu extrêmement important.

**M. le rapporteur.** Même avis : un amendement placé un peu plus loin répond aux préoccupations exprimées ici, notamment sur l'étalement urbain.

**M. Vincent Thiébaud.** Je retire donc mon amendement, non sans surprise : la rédaction que je propose mentionne bien la lutte contre l'étalement urbain...

*L'amendement est retiré.*

*Puis la commission adopte l'amendement rédactionnel CD2996 du rapporteur.*

*Elle en vient aux amendements identiques CD2489 de Mme Fabienne Colboc et CD2582 de Mme Aude Luquet.*

**Mme Fabienne Colboc.** Mon amendement CD2489 a pour objectif de préciser que chacune des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) contribue aux objectifs de protection de l'environnement sonore, au même titre que la lutte contre le changement climatique et contre la pollution de l'air.

**Mme Aude Luquet.** Mon amendement CD2582 répond au même objectif : la pollution sonore doit être prise en compte au même titre que la pollution de l'air par les autorités organisatrices de la mobilité et la région.

J'ai donné quelques chiffres à l'occasion de la présentation de l'amendement CD2579 ; je voudrais en rappeler d'autres, fournis par l'Agence européenne pour l'environnement : 125 millions d'Européens subissent des niveaux sonores supérieurs à 55 décibels, de jour comme de nuit, seuil au-dessus duquel le bruit est considéré nocif pour la santé. En Île-de-France, plus de 100 000 années de vie en bonne santé seraient ainsi perdues chaque année à cause des nuisances sonores.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** C'est effectivement un enjeu très important, mais nous avons déjà adopté, au début de l'examen du texte, un amendement sur la lutte contre la pollution sonore. Je ne suis pas sûr qu'en le mentionnant à chaque paragraphe, l'objectif soit renforcé... Je partage complètement votre préoccupation, mais elle me semble satisfaite par l'amendement adopté tout à l'heure. Je propose donc le retrait.

**M. le rapporteur.** J'avais cosigné l'amendement CD2582, mais c'était avant que nous ne décidions, au début de cette réunion, de placer la pollution sonore au tout début de ce texte. Pour ma part, j'estime que ces amendements sont satisfaits ; je demande également leur retrait.

**Mme Aude Luquet.** Je retire donc l'amendement CD2582, ainsi que deux amendements situés un peu plus loin, CD2815 et CD2816.

*Les amendements sont retirés.*

*La commission examine l'amendement CD1113 de M. Matthieu Orphelin.*

**M. Matthieu Orphelin.** Cet amendement vise à ajouter les actions de lutte contre l'étalement urbain aux compétences des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Plus il y a de l'étalement urbain, plus il y a de mobilités contraintes. Les deux politiques sont

intimement liées. De plus, mon amendement permettra de lutter plus efficacement contre l'artificialisation des sols, dû pour 42 %, en France, à l'étalement urbain.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il est important d'ajouter cet objectif car les options retenues au cours des dernières décennies, notamment la construction de lotissements et de centres commerciaux qui affaiblissent les commerces de centre-ville, se traduisent ensuite par des besoins de mobilité qui pèsent sur le pouvoir d'achat de nos concitoyens et entraînent des émissions de gaz à effet de serre et de polluants très préjudiciables. Cet enjeu de lutte contre l'étalement urbain mérite en effet de figurer parmi les objectifs des autorités organisatrices.

**M. le rapporteur.** Avis totalement favorable à cet amendement.

**M. Jean-Marie Sermier.** Nous partageons tous l'objectif de lutter contre l'étalement urbain et de densifier les villes et les villages. Chacun d'entre nous, dans ses fonctions, essaie de le mettre concrètement en œuvre. Mais il faut faire attention, nous sommes en train de parler de mobilité, il s'agit vraiment d'une conséquence au deuxième degré, ce n'est pas une compétence directe des AOM. Il ne faut pas mélanger les choses et laisser croire que les AOM vont être compétentes pour lutter contre l'étalement urbain. C'est peut-être l'un des buts recherchés, et assurer une meilleure mobilité permettra de densifier, et donc réduire l'étalement urbain. Mais c'est une conséquence, non une compétence.

Aujourd'hui, les collectivités communales et intercommunales ont déjà des compétences : les plans locaux d'urbanisme intercommunaux (PLUi) sont décidés par les communautés de communes et les différents EPCI ; les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) s'y ajoutent, ainsi que les schémas de cohérence territoriale (SCoT). Nous allons perdre tout le monde !

Sur le fond, nous sommes tous d'accord, mais il ne faut surtout pas que les AOM s'imaginent avoir une compétence, et encore moins que les collectivités s'imaginent que les AOM l'ont, car plus personne ne fera rien.

**Mme Valérie Lacroute.** Effectivement, il ne faut pas se tromper. Nous partageons tous le même objectif, mais les collectivités luttent contre l'étalement urbain avec les outils d'urbanisme que sont les PLU, les PLUi ou le SCoT. Ce ne sont pas les autorités organisatrices de mobilité qui vont le faire : cela doit rester la mission des collectivités, avec leurs outils d'urbanisme. Elles y sont d'ailleurs obligées, puisque le SCoT prévoit de reconstruire la ville sur la ville, avec une densification autour des gares.

Ce sont les outils d'urbanisme qui permettent de lutter contre l'étalement urbain, pas les AOM, car je ne vois pas comment elles pourront formaliser cela dans leur politique de transport. À moins que vous n'ayez un autre objectif en tête, les outils d'urbanisme suffisent pour lutter contre l'étalement urbain.

**M. Damien Pichereau.** Revenons au texte : il n'est pas question d'attribuer une compétence aux AOM, mais de prévoir que l'AOM contribue aux objectifs de lutte contre la pollution de l'air et contre l'étalement urbain. Elle a un rôle à jouer, je ne pense pas qu'il soit gênant de le mentionner. Ce n'est pas sa compétence première ; nous indiquons seulement qu'elle contribue à la lutte contre l'étalement urbain ainsi qu'à la lutte contre le changement climatique et la pollution de l'air.

**Mme Valérie Lacroute.** C'est dangereux.

**M. Matthieu Orphelin.** Il s'agit d'un simple ajout pour affirmer le lien entre les deux politiques. Rappelons les chiffres de l'étalement urbain et de l'artificialisation des sols en France : 300 hectares sont artificialisés chaque jour, et la cause principale en est l'étalement urbain. On ne peut donc pas dire que les outils actuels soient suffisants pour contrer l'étalement urbain.

**M. Jean-Marie Sermier.** Soit vous ne cherchez pas à nous comprendre, soit nous avons mal expliqué notre position. Vous nous dites que parmi les objectifs des AOM, il y aura la prise en compte de l'étalement urbain. Or c'est une compétence clairement donnée aux collectivités communales et intercommunales.

Monsieur Matthieu Orphelin, vous nous dites que les outils ne sont pas très efficaces, preuve en est que le phénomène de l'étalement urbain se poursuit. Oui, l'étalement urbain existe encore, mais moins qu'il y a dix ans. C'est incontestable. Et les outils commencent seulement à produire leurs effets, car les PLUi sont en train de se mettre en place. Toutes les communautés intercommunales de France travaillent sur leurs PLUi. Les SCoT également ne sont pas en place depuis tant d'années.

Une logique est à l'œuvre, et au sein de cette commission du développement durable, nous sommes parfaitement légitimes pour travailler au renforcement des outils existants et la vérification des résultats des instruments mis en place. Mais ne donnons pas aux AOM un quelconque rôle de direction en la matière ; sinon, franchement, les élus locaux ne vont plus rien y comprendre et nous allons les décourager en leur disant que ce n'est pas leur PLUi qui réglera ce problème, mais je ne sais quel organisme.

Concrètement, quelle action pourra mener l'AOM pour éviter l'étalement urbain ? Elle peut prévoir des transports, mais ce ne sera qu'une conséquence très lointaine de l'étalement urbain. Nous sommes en train de faire fausse route.

Ne dites pas que nous ne partageons pas les objectifs ; le groupe Les Républicains est unanime pour les soutenir, mais c'est une mauvaise façon de les mettre en place.

**M. Hubert Wulfranc.** Il me semble en effet qu'il y a là un problème. Bien évidemment, la lutte contre l'étalement urbain est une politique prioritaire, mais j'entends la confusion entre cause et conséquence.

Pour ma part, j'essaie de tirer les conclusions d'une telle situation. Par exemple, chez moi, un contournement, auquel je me suis opposé, va se faire, qui nécessairement élargira le périmètre de périurbanisation autour de Rouen. La métropole, favorable à cet ouvrage, pourrait se voir préconiser d'éviter l'étalement urbain et, en conséquence, ne pas prévoir de lignes pour desservir des zones d'urbanisation certes décidées par les communes, mais aussi dans un PLUi qui est de sa compétence. Il y a là un risque de malentendu qu'il convient de lever, même si je comprends la nécessité de cette politique publique prioritaire.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il ne s'agit pas du tout de mettre en concurrence les différentes collectivités dans la lutte contre l'étalement urbain, mais au contraire de rappeler que leurs actions doivent être cohérentes et concourir à cet objectif. Si l'on prend l'exemple des zones déjà urbanisées, telle que la petite couronne en Île-de-France, c'est bien par la réalisation de réseaux de transports de qualité, par exemple le réseau du

Grand Paris Express, que l'on va permettre de réurbaniser cette zone et lutter contre l'étalement urbain.

Je suis convaincue que la politique de mobilité, notamment pour la reconstruction de la ville sur la ville, peut jouer un rôle très important dans la lutte contre l'étalement urbain.

Il s'agit ici simplement d'affirmer que chacun, dans son rôle, en particulier les AOM, doit soutenir l'action des collectivités compétentes en matière d'urbanisme et favoriser la reconstruction de la ville sur la ville.

**Mme Valérie Lacroute.** On ajoute tout de même une compétence aux AOM : les actions de lutte contre l'étalement urbain.

**M. Damien Pichereau.** Non, ce n'est pas dans le bloc de compétences !

**Mme Valérie Lacroute.** Vous risquez de voir les services de l'État, notamment la direction départementale des territoires qui élabore les SCoT et les PLUi avec les collectivités, poser des questions sur cet ajout. Cela vaudrait la peine d'en débattre d'ici à la séance publique.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Pour la clarté de nos débats, je vais vous lire le texte de l'alinéa 37 si l'amendement que nous débattons venait à être adopté : l'autorité organisatrice de la mobilité « contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air et contre l'étalement urbain. »

Tout le monde est maintenant au clair sur les modifications apportées par cet amendement.

**M. Damien Pichereau.** Ce n'est pas contraignant, c'est très bien !

**M. Jean-Marie Sermier.** J'ai une question très simple, madame la ministre. Concrètement, quand cette autorité décidera, dans une collectivité rurale, de mettre en place une ligne de transport entre une ville centre et un village, on pourrait considérer qu'elle contribue ainsi à l'étalement urbain. Tôt ou tard, quelqu'un attaquera l'AOM au motif qu'elle aura décidé d'une ligne de bus pour desservir des hameaux, et ainsi contribuer à l'étalement urbain. Que répondez-vous à cela ?

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je pense qu'en mettant en place une ligne de bus, et en faisant comme nos voisins, qui installent les lotissements autour des pôles d'échange multimodaux plutôt que loin de toute connexion avec les transports en commun, nous contribuerons à un aménagement plus harmonieux et nous lutterons contre l'étalement urbain.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle examine ensuite, en discussion commune, les amendements CD74 de M. Hubert Wulfranc et CD1114 de M. Matthieu Orphelin.*

**M. Hubert Wulfranc.** Mon amendement CD74 devrait recueillir l'assentiment de tout un chacun, puisque nous proposons, dans un souci de préservation de l'environnement et



de la santé publique, de confier aux AOM la mission de favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les transports en commun terrestres et les mobilités actives.

Nous nous situons pleinement et sans ambiguïté dans le champ des politiques publiques qui doivent être assurées par des assemblées élues, et d'une brûlante actualité puisque des lignes auto-train viennent d'être supprimées par la SNCF.

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Je partage votre désarroi à ce sujet, monsieur Hubert Wulfranc !

**M. Matthieu Orphelin.** L'amendement CD1114 va dans le même sens : il s'agit de favoriser les actions de report modal.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ces amendements sont satisfaits, puisque toutes les compétences données aux AOM tendent à développer des solutions alternatives à la voiture individuelle. Cette précision me semble un peu superflue, je propose le retrait de ces amendements.

**M. le rapporteur.** Même avis.

**M. Matthieu Orphelin.** Je retire mon amendement à ce stade.

**M. Hubert Wulfranc.** Je maintiens le mien, à ce stade ! (*Sourires.*)

*L'amendement CD1114 est retiré.*

*La commission rejette l'amendement CD74.*

*Puis elle adopte l'amendement rédactionnel CD269 du rapporteur.*

*Elle examine ensuite les amendements identiques CD1391 de M. Bertrand Pancher, CD2168 de Mme Valérie Lacroute, CD2377 de M. Stéphane Demilly et CD2734 de Mme Monica Michel.*

**M. Bertrand Pancher.** L'amendement CD1391 nous a été inspiré lors d'une rencontre avec le groupement des autorités responsables de transport (GART). Selon ce dernier, définir la compétence d'organisation de la mobilité régionale en précisant qu'il s'agit d'organiser des services « d'intérêt régional » permet d'éviter la confusion avec le rôle que joue la région lorsqu'elle intervient en tant qu'AOM par substitution d'une AOM locale.

Mais la notion d'intérêt régional elle-même n'est pas définie, ce qui risque d'entraîner des difficultés d'interprétation juridique. Cet amendement définit donc l'intérêt régional, par opposition à l'intérêt local.

**Mme Valérie Lacroute.** Mon amendement CD2168 vise simplement à préciser ce que recouvre un service d'intérêt régional, pour éviter confusion avec les services des AOM locales. C'est pratiquement un amendement rédactionnel.

**M. Stéphane Demilly.** Le terme de services « d'intérêt régional » est sujet à interprétation, comme celui de contribution. Cette absence de définition risque d'engendrer des difficultés d'interprétation juridique et de porter à confusion, notamment lorsque la région n'agit pas en tant qu'AOM régionale mais en tant qu'AOM « par substitution » d'une AOM locale.

Afin que la nouvelle organisation proposée soit claire et lisible, mon amendement CD2377 propose de mieux définir ces services.

**Mme Monica Michel.** Dans un souci de continuité du service public, il est souhaitable de lier les missions d'organisation des transports publics réguliers et d'organisation des transports scolaires dans le libellé des compétences des autorités organisatrices de la mobilité.

Mon amendement CD2734 prévoit que les communautés de communes ne peuvent organiser le transport scolaire en tant qu'autorités organisatrices de premier rang dans leur ressort territorial qu'à la condition d'organiser de manière effective un service régulier de transport. Cela est déjà le cas dans toutes les autorités organisatrices de la mobilité existantes.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je m'étonne que le GART souhaite relancer le débat, puisque dans le consensus qui s'était établi entre les différentes associations de collectivités, nous avons convenu qu'il n'était pas utile de donner ces précisions mais qu'il était souhaitable de laisser à la région le soin de définir l'intérêt régional.

Je vous propose de retirer ces amendements au bénéfice d'une discussion que nous mènerons, d'ici à la séance, avec le GART et les autres associations d'élus.

**M. le rapporteur.** Même avis. Je veux bien que l'on définisse la notion d'intérêt régional à Paris, mais il est différent d'une région à l'autre. Comment le définir à Paris pour qu'il soit univoque partout sur le territoire ? Laissez aux régions la possibilité de définir elles-mêmes ce qu'est l'intérêt régional.

**Mme Valérie Lacroute.** L'objet de ces amendements est simplement de prévoir que l'intérêt régional se situe hors de l'intérêt local. Je ne sais pas comment l'exprimer clairement. Je reconnais que les régions peuvent avoir des services d'intérêt régionaux différents, mais ce n'est pas l'objet de l'amendement.

Les services définis au niveau régional et au niveau local sont les transports scolaires, les transports publics, le transport à la demande. Mais le transport à la demande au niveau local n'est pas le transport à la demande au niveau régional. Notre amendement établit simplement une distinction. Nous pouvons le retirer pour en discuter, quitte à le présenter à nouveau en séance publique.

*Les amendements sont retirés.*

*La commission adopte l'amendement rédactionnel CD270 du rapporteur.*

*Elle en vient à l'amendement CD3117 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Cet amendement vise à supprimer l'intégration du plan régional de mobilité dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET).

L'adjonction n'est pas utile puisque le SRADDET intègre déjà la problématique des transports et des mobilités. Ce schéma met en effet en œuvre les objectifs de planification régionale des infrastructures de transport ainsi que l'articulation entre les différents modes de déplacement. Il détermine également les règles permettant de favoriser la cohérence des services de transport public avec lesquels les plans de déplacements urbains, qui deviendront plans de mobilité, doivent être compatibles.

Par ailleurs, à supposer que l'on considère qu'il s'agit d'un autre champ ouvert au SRADDET et à la région, il convient de laisser les régions, en application du principe de libre administration des collectivités territoriales, gérer leurs plans et schémas comme elles le souhaitent, sans qu'il soit nécessaire de l'inscrire dans la loi.

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

*L'amendement est adopté.*

*En conséquence, l'amendement CD1490 de M. David Lorion tombe.*

*La commission examine l'amendement CD1343 du rapporteur.*

**M. le rapporteur.** Cet amendement permet à la région de déléguer, non seulement l'organisation d'un ou plusieurs services de mobilité, mais aussi une des attributions inhérentes à la fonction d'autorité organisatrice de la mobilité, telle que le conseil en mobilité, les missions d'accueil physique du public, de promotion ou d'information sur les solutions de mobilité existant sur le territoire, etc.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement donne plus de souplesse aux régions pour déléguer les missions qu'elles jugeront souhaitables. Avis favorable.

*La commission adopte l'amendement.*

*Elle examine ensuite l'amendement CD2735 de Mme Monica Michel.*

**Mme Monica Michel.** Il est proposé d'insérer, après l'alinéa 48, une disposition nécessaire pour sécuriser les délégations allant au-delà des limites administratives d'un EPCI.

Cette obligation garantit également aux régions de ne pas déstabiliser l'organisation des réseaux de transports scolaires dans les territoires. La cartographie des autorités organisatrices du transport scolaire de premier rang et de deuxième rang – par délégation de la région – bénéficiera d'une meilleure lisibilité à l'échelle des futurs bassins de mobilité.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cet amendement est satisfait par le droit en vigueur, puisque la délégation de compétence d'une collectivité vers l'autre intervient par voie conventionnelle, et donc à l'initiative de l'une ou l'autre, pour répondre à un besoin et sur un champ qui, par nature, est hors compétence.

**M. le rapporteur.** Même avis.

*L'amendement est retiré.*

*La commission examine l'amendement CD1479 de Mme Stéphanie Do.*

**Mme Stéphanie Do.** Cet amendement permet d'inclure l'ensemble des modes de déplacement qualifiés comme « les moins polluants », à l'instar des véhicules à assistance électrique, dans le champ des dispositions de la présente section.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Cette notion de « mobilités les moins polluantes » ne renvoie pas à une définition précise. Cet amendement n'est pas cohérent avec l'article qui définit les mobilités actives : on pourrait comprendre qu'*a contrario*, les autres mobilités, notamment les mobilités partagées, seraient plus polluantes. Je suggère le retrait de cet amendement, à défaut, avis défavorable.

**M. le rapporteur.** Même avis.

*L'amendement est retiré.*

*La commission adopte ensuite successivement l'amendement rédactionnel CD274, l'amendement de correction CD271 et les deux amendements rédactionnels CD272 et CD273, présentés par le rapporteur.*

*Elle en vient à l'amendement CD691 de Mme Pascale Boyer.*

**Mme Pascale Boyer.** Cet amendement a pour objet d'inciter le secteur privé à développer de nouvelles offres de mobilité active en cas d'insuffisance de l'offre publique.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** L'un des principaux objectifs de la LOM est de donner aux mobilités actives – la marche et le vélo – la place qui leur revient dans les transports du quotidien. C'est pourquoi le projet de loi donne aux autorités organisatrices la compétence pour intervenir sur ces mobilités actives.

Conditionner l'action de ces autorités organisatrices à la carence de l'offre privée revient de fait à les priver d'un levier d'action important, ce qui ne me semble pas justifié dans la mesure où la loi prévoit qu'elles organisent ou contribuent au développement de ces mobilités. Je vous propose le retrait de cet amendement, dont l'effet pourrait se révéler contre-productif.

**M. le rapporteur.** Même avis.

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

*Puis elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD357 et l'amendement de clarification CD1333, présentés par le rapporteur, ce qui a pour effet de faire **tomber** l'amendement CD3009.*

*La commission **adopte** ensuite les amendements rédactionnels CD275 et CD276 du rapporteur.*

*Elle en vient à l'amendement CD29 de M. Jean-Yves Bony.*

**M. Jean-Yves Bony.** Je propose de supprimer les alinéas 77 à 81 de l'article premier. La réglementation actuelle est suffisante : elle prévoit que les services réguliers sont soumis à une convention avec l'autorité organisatrice, laquelle peut prévoir des prescriptions environnementales.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Il me semble nécessaire de maintenir ces dispositions, puisque ce nouveau cadre offrirait davantage de souplesse aux autorités organisatrices en leur donnant le choix entre une publicité avec mise en concurrence et une publicité sans mise en concurrence. Les autorités organisatrices qui souhaitent appliquer la réglementation actuelle – publicité avec mise en concurrence – pourront toujours le faire. Il est important de maintenir ces différentes possibilités, je suggère le retrait de cet amendement ; à défaut, avis défavorable.

**M. le rapporteur.** De plus, cet amendement supprimerait tout le dispositif d'encadrement des services de bus touristiques inséré par le Sénat. Vous pouvez le trouver perfectible, nous allons essayer de l'amender, mais il constitue une base de travail qu'il faut prendre en compte. Vous noterez que, pour une fois, nous prenons la défense du Sénat !

**Mme la présidente Barbara Pompili.** Nos collègues sénateurs vous en seront reconnaissants !

*L'amendement est **retiré**.*

*La commission examine, en discussion commune, les amendements CD2313 de M. Jean-Marie Sermier et CD2386 de M. Damien Pichereau, lequel fait l'objet des sous-amendements CD3114 rectifié et CD3115 du rapporteur, et CD3182 de M. Jean-Baptiste Djebbari.*

**Mme Valérie Lacroute.** Notre amendement CD2313 vise à réécrire les alinéas 78 à 81 sur l'organisation des transports touristiques, pour aboutir à une rédaction correspondant mieux à la réalité, notamment en Île-de-France.

**M. Damien Pichereau.** L'amendement CD2386 clarifie la liberté laissée aux autorités organisatrices de choisir le recours à une procédure de publicité, avec mise en concurrence ou non, pour l'organisation d'un service de transport essentiellement touristique.

Si l'autorité ne choisit pas de recourir à une procédure de publicité avec mise en concurrence, les opérateurs de services touristiques ne bénéficient pas de droits exclusifs et sont soumis à des prescriptions générales d'exécution qui prévoient en particulier des mesures de nature à favoriser l'utilisation de véhicules à faibles émissions.

**M. le rapporteur.** Mon sous-amendement CD3114 rectifié poursuit un objectif de clarification. L'amendement CD2386 distingue deux cas de figure : une procédure de publicité avec mise en concurrence et une procédure de publicité sans mise en concurrence. Dans le premier cas, la mise en concurrence doit aboutir à la conclusion d'un contrat par l'autorité organisatrice et un prestataire. Dans ce contrat seront incluses des mesures favorisant l'utilisation, par le prestataire, de véhicules à faibles émissions. En revanche, dans le second cas, c'est par des prescriptions générales d'exécution définies préalablement à l'attribution du service que ces mesures seront fixées.

Le sous-amendement CE3115 permet d'améliorer l'organisation des services de bus touristiques en prévoyant que l'avis conforme des gestionnaires de voirie concernés ne porte que sur l'emplacement des points d'arrêt et des zones de régulation des bus touristiques, et qu'il est requis à la fois dans la procédure de publicité sans mise en concurrence et dans la procédure de publicité avec mise en concurrence.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Mon sous-amendement CD3182 répond à un souci de précision environnementale : il impose que les bus et les cars acquis ou utilisés pour l'exploitation soient à faibles émissions. Il prévoit par ailleurs un verdissement progressif du parc de véhicules de l'exploitant.

Je retire l'amendement suivant, CD2142, qui poursuit le même objet.

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Ces amendements tendent à faciliter le choix entre les procédures et précise la façon dont les objectifs de verdissement des flottes s'articulent avec les différentes procédures. Ils précisent également sur quels éléments doit porter l'avis conforme du gestionnaire de voirie.

Ces amendements sont assez voisins. Je propose le retrait de l'amendement CD2313 au profit de l'amendement CD2386 auquel je donne un avis favorable, sous réserve de l'adoption des sous-amendements CD3114 rectifié et CD3115. Le sous-amendement CD3182 va dans le même sens, mais le rythme de verdissement qu'il prévoit me paraît un peu ambitieux : la pente est un peu forte. Nous reparlerons de ces objectifs de verdissement des flottes au titre III.

**M. le rapporteur.** Avis défavorable à l'amendement CD2313 et au sous-amendement CD3182, pour les mêmes raisons que la ministre.

**M. Jean-Baptiste Djebbari.** Je retire mon sous-amendement afin de le retravailler en vue de la séance.

*Le sous-amendement CD3182 est retiré.*

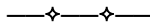
**Mme Valérie Lacroute.** Je retire également mon amendement CD2313. C'est habile de votre part de proposer un amendement légèrement différent du mien pour ne pas adopter ma proposition... Je suis bonne joueuse, j'ai l'habitude, c'est mon deuxième mandat, je connais donc les petites subtilités !

*L'amendement CD2313 est retiré.*

*La commission **adopte** successivement le sous-amendement CD3114 rectifié et le sous-amendement CD3115.*

*Puis elle **adopte** l'amendement 2386, **sous-amendé**.*

*En conséquence, les amendements CD358 et CD277 **tombent**.*



## Membres présents ou excusés

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

Réunion du mardi 14 mai 2019 à 21 h 30

*Présents.* - Mme Bérangère Abba, M. Christophe Arend, Mme Nathalie Bassire, Mme Valérie Beauvais, M. Jean-Yves Bony, M. Christophe Bouillon, Mme Pascale Boyer, Mme Danielle Brulebois, M. Lionel Causse, M. Jean-Charles Colas-Roy, M. Paul-André Colombani, Mme Bérangère Couillard, Mme Yolaine de Courson, M. Stéphane Demilly, Mme Marguerite Deprez-Audebert, M. Vincent Descoeur, M. Jean-Baptiste Djebbari, M. Loïc Dombreval, M. Bruno Duvergé, M. Jean-Luc Fugit, M. Guillaume Garot, Mme Laurence Gayte, M. Yannick Haury, Mme Valérie Lacroute, Mme Florence Lasserre-David, M. Jean-Claude Leclabart, M. David Lorion, Mme Aude Luquet, Mme Sandra Marsaud, M. Gérard Menuel, Mme Marjolaine Meynier-Millefert, M. Bruno Millienne, M. Adrien Morenas, M. Sébastien Nadot, M. Matthieu Orphelin, M. Bertrand Pancher, Mme Sophie Panonacle, Mme Zivka Park, M. Alain Perea, M. Patrice Perrot, M. Damien Pichereau, Mme Barbara Pompili, M. Loïc Prud'homme, Mme Véronique Riotton, Mme Laurianne Rossi, Mme Nathalie Sarles, M. Jean-Marie Sermier, M. Vincent Thiébaud, Mme Frédérique Tuffnell, M. Jean-Pierre Vigier, M. Hubert Wulfranc, M. Jean-Marc Zulesi

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

*Assistaient également à la réunion.* - Mme Marie-Noëlle Battistel, M. Fabrice Brun, Mme Fabienne Colboc, M. Julien Dive, Mme Stéphanie Do, M. Cyrille Isaac-Sibille, Mme Frédérique Lardet, M. Sébastien Leclerc, Mme Monica Michel, M. Jimmy Pahun, M. Dominique Potier, M. Xavier Roseren, M. Pacôme Rupin, M. Raphaël Schellenberger, M. Benoit Simian, Mme Hélène Vainqueur-Christophe, M. Charles de la Verpillière, M. Arnaud Viala, M. Guillaume Vuilletet