

# ASSEMBLÉE NATIONALE

**JOURNAL OFFICIEL DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

**2<sup>e</sup> SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2018-2019**

2<sup>e</sup> séance

## Compte rendu intégral

**2<sup>e</sup> séance du mardi 10 septembre 2019**

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



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

# SOMMAIRE

## PRÉSIDENTICE DE MME CAROLE BUREAU-BONNARD

### 1. Mobilités (p. 7661)

DISCUSSION DES ARTICLES (*suite*) (p. 7661)

Article 1<sup>er</sup> (*suite*) (p. 7661)

Amendements n<sup>os</sup> 304, 672

Amendement n<sup>o</sup> 266, 269 et 273

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

M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports

Amendements n<sup>os</sup> 252, 233 et 249, 673

Amendements n<sup>os</sup> 39, 502, 40

Amendements n<sup>os</sup> 415, 503

Amendements n<sup>os</sup> 384, 471, 674, 420, 675, 504, 506, 676

Articles 1<sup>er</sup> bis AA, 1<sup>er</sup> bis A, 1<sup>er</sup> bis B et 1<sup>er</sup> bis (p. 7669)

Article 2 (p. 7669)

M. Stéphane Demilly

M. Michel Castellani

Amendements n<sup>os</sup> 2, 53, 47

Amendement n<sup>o</sup> 42 et 46

Amendements n<sup>os</sup> 437, 723, 677, 678, 679, 724

Amendements n<sup>os</sup> 509, 510 et 514, 680

Amendement n<sup>o</sup> 171

Amendements n<sup>os</sup> 308, 421, 515, 666

Amendement n<sup>o</sup> 508

Article 2 bis (p. 7674)

Amendements n<sup>os</sup> 225, 310

Article 3 (p. 7675)

Amendement n<sup>o</sup> 708

Article 4 (p. 7675)

Amendements n<sup>os</sup> 54, 282, 552, 270

Amendements n<sup>os</sup> 56, 151, 681

Amendements n<sup>os</sup> 422, 21, 55

Amendements n<sup>os</sup> 227, 682

Amendements n<sup>os</sup> 683, 158

Article 5 (p. 7680)

Amendements n<sup>os</sup> 182, 424, 156

Amendement n<sup>o</sup> 545 rectifié

Amendement n<sup>o</sup> 684

Amendements n<sup>os</sup> 312, 443

Amendement n<sup>o</sup> 760 deuxième rectification

Amendement n<sup>o</sup> 761

Amendements n<sup>os</sup> 57, 172, 59, 221

Amendement n<sup>o</sup> 579

Amendement n<sup>o</sup> 544

Amendements n<sup>os</sup> 410, 686

### 2. Ordre du jour de la prochaine séance (p. 7682)

# COMPTE RENDU INTÉGRAL

## PRÉSIDENTE DE MME CAROLE BUREAU-BONNARD

### vice-présidente

**Mme la présidente.** La séance est ouverte.

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

1

## MOBILITÉS

### *Nouvelle lecture (suite)*

**Mme la présidente.** L'ordre du jour appelle la suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités (n<sup>os</sup> 2135, 2206).

### DISCUSSION DES ARTICLES *(suite)*

**Mme la présidente.** Cet après-midi, l'Assemblée a commencé la discussion des articles du projet de loi, s'arrêtant à l'amendement n<sup>o</sup> 304 à l'article 1<sup>er</sup>.

### Article 1<sup>er</sup> *(suite)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de plusieurs amendements, n<sup>os</sup> 304, 672, 266, 269 et 273, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Fabrice Brun, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 304.

**M. Fabrice Brun.** Nous avons déjà eu le débat en première lecture.

L'objet de cet amendement est de réaffirmer la pertinence du tandem région-intercommunalité pour l'organisation des mobilités. Cette réalité du terrain est parfaitement illustrée, dans mon territoire, par le syndicat de transport Tout'enbus, que je vous invite à venir découvrir, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports. Peut-être aurez-vous compris qu'en Ardèche, il y a des revendications concernant une certaine route nationale...

**M. Jean-Baptiste Djebbari,** *secrétaire d'État chargé des transports.* En effet, je l'ai compris !

**M. Bruno Millienne,** *rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.* S'agirait-il de la RN102 ? *(Sourires.)*

**M. Fabrice Brun.** Il s'agit en effet de la RN102, monsieur le rapporteur.

En Ardèche, si nous n'avons pas de train, nous avons des idées, que nous matérialisons dans le cadre de la maison de la mobilité, récemment créée grâce – je tiens à le souligner – au soutien de l'État et de la région. Une régie de transports s'est organisée à l'échelle de onze communes ; elle permet la mobilité au quotidien de nombre de voyageurs grâce au versement transport, ainsi que l'interconnexion de voies douces et la location de véhicules électriques : un ensemble de solutions que vous pourriez, monsieur le secrétaire d'État, venir découvrir sur le terrain. Cela vous montrerait la capacité d'innovation des territoires ruraux, dont nous avons beaucoup parlé – mais je sais qu'étant vous-même l'élu d'une zone rurale, vous avez à cœur de les mettre en valeur.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 672.

**Mme Valérie Lacroute.** Il s'agit d'un amendement que j'ai déjà évoqué à plusieurs reprises et qui a pour but de mettre fin à l'émiettement des compétences relatives à la mobilité et d'accroître la lisibilité de l'offre de mobilité pour les usagers. En clair, nous proposons que ce soit la communauté de communes qui devienne de droit l'autorité organisatrice de la mobilité – AOM – sur l'ensemble de son territoire. Si, dans certains cas, il semblerait bon de laisser la compétence à la commune elle-même, il nous paraît judicieux qu'à terme, c'est-à-dire à compter de juillet 2021, la commune rejoigne la communauté de communes ; ce serait dans l'intérêt des administrés.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Lionel Causse, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 266.

**M. Lionel Causse.** Le Gouvernement a l'ambition de faire du duo région-intercommunalité l'acteur majeur de la mobilité de demain. Je pense – et nous le pensons tous – qu'il a parfaitement raison.

Le Gouvernement souhaite aussi faire en sorte qu'il n'y ait plus de zones blanches en matière de mobilité, en particulier dans le secteur rural, et que toutes les communes bénéficient d'une offre ou, tout au moins, de la compétence en la matière.

L'amendement n<sup>o</sup> 266 et les amendements n<sup>os</sup> 269 et 273 sont des variantes d'amendements déjà présentés en première lecture. Ils visent à faire en sorte qu'il soit plus facile pour les intercommunalités et les communes de transférer la compétence en matière d'organisation des mobilités et de l'exercer de plein droit. En effet, il existe aujourd'hui dans les communautés de communes une minorité de blocage qui, dès lors qu'une commune regroupe plus de 25 % de la population de l'intercommunalité, peut empêcher le transfert de la compétence à cette dernière. Il serait bon de simplifier les choses, sachant que cette compétence est attribuée d'office aux communautés d'agglomération : les amendements ne concernent donc que les communautés de communes, c'est-à-dire essentiellement le secteur rural. Le Gouvernement s'était engagé à y travailler rapidement. Je ne doute pas qu'il nous donnera ce soir une réponse positive.

**Mme la présidente.** Les amendements n<sup>os</sup> 269 et 273 viennent d'être défendus par M. Causse.

La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, pour donner l'avis de la commission sur l'ensemble des amendements en discussion commune.

**M. Bruno Millienne, rapporteur de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Monsieur Brun, madame Lacroute, si nous avons rejeté des amendements similaires en première lecture, c'est qu'ils remettaient en cause deux dispositions importantes de l'article 1<sup>er</sup> : celle qui laisse aux communautés de communes un délai courant jusqu'à fin 2020 pour s'emparer ou non de la compétence en matière d'organisation des mobilités et celle qui permet à des communes – aujourd'hui au nombre d'une soixantaine – de maintenir les services de transport qu'elles ont elles-mêmes organisés, dans le cas où une région deviendrait AOM par substitution à l'intercommunalité dont ces communes sont membres. Dans ces soixante communes, les choses sont plutôt bien faites et il n'est pas question de créer des difficultés en la matière. Pour préserver ces deux dispositions, j'é mets donc, comme en première lecture, un avis défavorable sur vos amendements : en cela, je suis constant et cohérent dans mes propos.

Quant à vos amendements, monsieur Causse, si tout le monde avait bien compris en première lecture que, dans certains cas particuliers, il existe de réelles difficultés pour organiser les mobilités au meilleur niveau, je redis que ce texte ne me semble pas être le bon véhicule législatif pour les régler. Le ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales est en train de préparer un texte qui peut-être remettra en cause les règles actuelles de majorité. Avis défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, pour donner l'avis du Gouvernement.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État chargé des transports.** Monsieur Brun, j'accepte avec plaisir votre invitation à venir dans l'Ardèche pour « m'acculturer » au sujet de la RN102.

**M. Fabrice Brun.** Très bien !

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Les questions soulevées par l'ensemble des amendements renvoient au droit commun de l'intercommunalité. Si elles sont légitimes, elles ne concernent pas uniquement le domaine des transports. Je pense que le projet de loi qui vous sera présenté par M. Lecornu fournira le véhicule adapté pour les régler. Je relaierai l'ensemble de vos demandes auprès de son cabinet, afin qu'elles trouvent une issue, qui, je l'espère, sera positive.

Avis défavorable sur l'ensemble des amendements en discussion commune.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 304, 672, 266, 269 et 273, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Lionel Causse, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 252.

**M. Lionel Causse.** Je le retire, ainsi que les deux amendements suivants, n<sup>os</sup> 233 et 249. Je voudrais juste préciser à M. le rapporteur et à M. le secrétaire d'État qu'en l'état actuel du texte, le projet de loi relatif à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique ne comporte rien

sur la question. J'ai interrogé le ministère de la cohésion des territoires et des relations avec les collectivités territoriales à ce sujet, et il m'a été répondu qu'on ne souhaitait pas l'aborder. Je compte donc sur leur aide afin que l'on puisse avancer – car j'ai l'impression que l'on tourne en rond !

*(Les amendements n<sup>os</sup> 252, 233 et 249 sont retirés.)*

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 673.

**Mme Valérie Lacroute.** Monsieur le rapporteur, l'objectif du précédent amendement n'était pas de casser l'offre de transport proposée par les communes ! Quand on transfère la compétence en matière d'organisation des mobilités à la communauté de communes, on préserve tout ce que les communes ont mis en place, tout en assurant une plus grande cohérence des mobilités sur un territoire plus large.

Pour ce qui est de l'amendement n<sup>o</sup> 673, un amendement similaire avait été présenté en première lecture. Il s'agit de permettre à la région de s'entendre avec la communauté de communes sur un transfert de compétences dans un délai de six mois au lieu de trois. Je ne pense pas que ce soit au législateur d'imposer des règles de gouvernance en matière de mobilités ; il lui faut plutôt permettre aux collectivités de discuter, en leur laissant le temps de s'entendre, le cas échéant, sur une réversibilité et de redonner à la communauté de communes la compétence en la matière.

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

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

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Il me semble que ce que vous proposez là, madame Lacroute, serait de nature à remettre en cause l'équilibre assez fin trouvé entre les associations d'élus, ce qui n'est pas souhaitable.

En outre, cela risquerait de ralentir la prise de compétence en matière d'organisation des mobilités, ce que nous ne souhaitons pas.

Pour ces deux raisons, avis défavorable.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 673 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 39 et 502.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 39.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement vise à clarifier les choses. La loi portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe, a donné aux régions la compétence en matière de transports. Le présent texte prévoit que les établissements publics de coopération intercommunale, les EPCI, pourront leur reprendre cette compétence. Toutefois, il n'est pas prévu que la région donne son accord formel à ce transfert. L'amendement vise donc à ce que la région délibère pour savoir si elle accepte ou non de transférer ladite compétence à l'EPCI.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Guillaume Garot, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 502.

**M. Guillaume Garot.** L'objet de cet amendement est de mettre en adéquation le travail juridique que nous faisons ce soir avec l'édifice mis en place par la loi NOTRe. Celle-ci a confié aux régions la compétence en matière de transports, afin de clarifier les différents niveaux de responsabilité. Si, conformément à ce que prévoit le présent texte, une région voulait déléguer cette compétence à une communauté de communes, il faudrait que le conseil régional donne son accord explicite. En effet, si l'on veut de l'efficacité, il faut de la cohérence dans le cadre du schéma régional dont le conseil régional a la responsabilité.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je comprends votre argumentation, chers collègues, mais l'adoption de vos amendements rendrait facultatif le transfert à l'intercommunalité des services organisés par la région. Or, ce que prévoit le texte, c'est la réversibilité de la compétence d'AOM : si l'intercommunalité demande à la région de la lui restituer, la région doit le faire. Cela entraîne l'obligation pour elle de transférer tous les services de transport concernés, dès lors qu'ils sont intégralement effectués sur le territoire de l'intercommunalité. Dans les exposés sommaires qui accompagnent vos amendements, vous vous inquiétez du risque de « fragmentation de la compétence mobilité » : or, comme cela a été dit en première lecture et en commission, nous avons justement modifié l'article 1<sup>er</sup> afin que les compétences transférées le soient en bloc.

Demande de retrait ; à défaut, l'avis de la commission serait défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Même avis : l'adoption de ces amendements provoquerait un risque de fragmentation. En outre, je le répète, cela remettrait en cause l'équilibre fin qui a été trouvé notamment avec les régions.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 39 et 502 ne sont pas adoptés.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 40.

**M. Jean-Marie Sermier.** Cet amendement de mon collègue Vincent Descoeur est un amendement de repli – car nous imaginions bien le sort qui serait réservé au précédent... *(Sourires.)*

Vous dites que, la région exerçant aujourd'hui la compétence d'AOM, si un EPCI le souhaite, il peut demander le transfert de cette dernière, auquel cas la région est obligée d'obtempérer. L'objet du présent amendement est de souligner que certains EPCI, plus modestes qu'ils ne l'auraient cru, auront peut-être des difficultés à mettre en place un système de transport. La compétence d'AOM risque donc de leur échapper.

C'est pourquoi nous vous proposons de procéder au transfert à titre expérimental : pendant une certaine durée, l'EPCI tenterait d'exercer la compétence. Si cela se passe bien, l'expérience se poursuivrait ; dans le cas contraire, il y aurait réversibilité.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Avis défavorable. Monsieur Sermier, avec ce projet de loi, nous voulons non seulement introduire davantage de souplesse, mais aussi plus de clarté. Si nous adoptons l'amendement et que nous ouvrons la possibilité d'une expérimentation, nous sèmerons le trouble parmi les collectivités territoriales.

Plutôt que cela, allons-y franchement en donnant aux collectivités territoriales la possibilité d'assumer les compétences d'AOM si elles le souhaitent ! Faisons un choix, et évitons de rester là à nous balancer d'un pied sur l'autre, si vous me pardonnez l'expression !

Je préfère donc la rédaction actuelle du projet de loi : elle est plus claire pour tout le monde.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 40, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n<sup>o</sup> 415 de M. Bruno Millienne est d'harmonisation rédactionnelle.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 415, accepté par la commission, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Guillaume Garot, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 503.

**M. Guillaume Garot.** Dans le droit fil de l'amendement que j'ai défendu il y a un instant, celui-là vise à conserver la cohérence de l'espace régional ainsi que la souplesse nécessaire en confiant, si besoin, à une collectivité locale le soin de gérer la compétence transport, après un accord avec la région, qui constitue un cliquet de sécurité absolument nécessaire et permet d'éviter le risque de fragmentation.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Avis défavorable, pour les mêmes raisons que celles que j'ai déjà exposées.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 503, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements, n<sup>os</sup> 384 et 471, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Hubert Wulfranc, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 384.

**M. Hubert Wulfranc.** Il revient sur un sujet que nous avons déjà abordé en visant à inscrire dans la loi la nécessité de favoriser la mise en œuvre de la gratuité des transports publics. Bien évidemment, je connais déjà les réponses que me feront le Gouvernement et la majorité...

**M. Jean-Charles Colas-Roy.** Nous, nous connaissons déjà la question ! *(Sourires.)*

**M. Hubert Wulfranc.** Ils me diront que rien n'est gratuit et que les autorités organisatrices de la mobilité sont libres de prendre leurs responsabilités politiques en la matière pour mettre en œuvre la gratuité sur leur territoire afin de favoriser la mobilité et l'accès au transport pour tous.

Malgré cela, nous présentons à nouveau cet amendement car, au-delà de ces attendus que vous nous opposerez – qui sont justes, car il est vrai que rien n'est gratuit et que les autorités organisatrices de la mobilité sont libres de mettre en œuvre une décision de nature éminemment politique –, il nous semble qu'un gouvernement qui, en tout cas dans les

mots, s'emploie à favoriser l'accès au transport pour tous et la spécificité de l'action publique locale, devrait prendre, au vu des disparités territoriales et sociales, des dispositions en vue de la gratuité pour tous.

Cela devrait en particulier être le cas en matière de financement, car il est vrai, je le répète, que rien n'est gratuit. Pour notre part, nous avons déposé, il y a un an, une proposition de loi en ce sens, prévoyant un taux bonifié du versement transport pour les collectivités qui prendraient cette initiative, ainsi qu'un retour au seuil de neuf salariés pour l'assujettissement des entreprises à ce versement. Il s'agissait de dégager ainsi des ressources supplémentaires permettant la mise en œuvre concrète de cette disposition et assurant la liberté de fait, et non de droit, de donner corps à une telle décision politique.

L'amendement vise à ce que le Gouvernement s'engage à examiner favorablement, compte tenu des ressources et des dispositions financières adéquates, de telles expérimentations, au moment même où se tient à Châteauroux une rencontre des différents acteurs d'une revendication de plus en plus populaire au niveau national.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Caroline Fiat, pour soutenir l'amendement n° 471.

**Mme Caroline Fiat.** Comme celui que vient de défendre M. Wulfranc, il vise à encourager les collectivités chargées des transports à réfléchir à leur gratuité pour l'ensemble de la population. Le fait que ces collectivités offrent ce service rend réel le droit à la mobilité pour tous. La gratuité peut également avoir d'autres vertus, comme à Aubagne, où elle a eu des effets positifs pour les agents du service public, pour les citoyens et pour l'environnement. Il serait vraiment dommage de passer à côté de ce que montrent les beaux exemples que sont notamment ceux de Niort, Dunkerque, Compiègne, Neuves-Maisons, Carchaix-Plouguez, Gap, Aubagne, Manosque ou Libourne.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Monsieur Wulfranc, madame Fiat, vous avez formulé vous-mêmes la réponse que je m'apprête à vous faire : nous n'allons pas être favorables à vos amendements, puisque rien n'empêche aujourd'hui certaines collectivités de faire le choix de la gratuité. La meilleure preuve en est que certaines le font déjà avec succès. D'autres ne veulent pas le faire, peut-être pour des raisons financières parfaitement justifiables. En effet, comme vous l'avez dit, monsieur Wulfranc, la gratuité des transports n'existe pas : il faut bien que quelqu'un paie, que ce soit vous, moi ou l'impôt.

Ma réponse est donc la même qu'en première lecture – vous le saviez, monsieur Wulfranc : je demande le retrait des amendements ; à défaut, avis défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Monsieur Wulfranc, vous avez été le meilleur avocat du Gouvernement et de la majorité. Il est vrai que les transports ne sont jamais gratuits : c'est toujours l'utilisateur ou le contribuable qui paie. Le droit actuel, qui garantit la libre administration des collectivités, leur permet de décider de leur politique tarifaire et de proposer, comme à Dunkerque, la gratuité des transports pour tout ou partie de leurs services. Ces amendements sont donc satisfaits et nous demandons leur retrait.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Caroline Fiat.

**Mme Caroline Fiat.** Monsieur le rapporteur, monsieur le secrétaire d'État, vous jouez un peu sur les mots ! Nous présentons ici des exposés sommaires, mais le texte de notre amendement est clair : il vise à ce que soit étudiée « la pertinence d'une mise en œuvre de transports publics sans billetterie afin de garantir pour tous le droit au transport », ce qui ne figure pas encore dans les textes et n'est pas encore possible. Votre réponse n'est donc pas satisfaisante et nous demandons que cette étude soit faite. L'exposé sommaire évoque, outre le fait que les transports soient offerts, la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, mais notre amendement est clair.

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

**M. Hubert Wulfranc.** Il est vrai que j'ai pu me faire l'avocat du diable. Il reste que le diable se cache parfois dans les détails. *(Sourires.)*

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Vous êtes l'avocat du détail !

**M. Hubert Wulfranc.** Si vous voulez, madame la présidente de la commission.

Comme me le murmurait à l'instant mon collègue Jean-Philippe Nilor, vous ne parlez que de spécificité : demain, les territoires pourront faire valoir leur droit à la différenciation, leur droit à construire leur politique locale. Mais pour M. Nilor comme pour de nombreux autres députés d'outre-mer – il me pardonnera cette expression qu'il n'aime pas –, permettre l'accès au transport pour tous engage la cohésion sociale.

Quand on sait que, dans certains territoires, comme pourrait nous le dire notre collègue François Pupponi, qui n'est pas ici ce soir, une majorité de la population est dans l'incapacité de prendre les transports en commun, que des embouteillages monstres se multiplient et que des ghettos – j'emploie le terme volontairement – se développent, il y a matière à prendre des décisions de principe, suivies de décisions politiques en matière de financement.

Vous avez raison, monsieur le rapporteur, les transports ne sont jamais gratuits, mais je vous renvoie à des propositions relatives à des abondements de recettes pour les AOM ayant la capacité et la volonté politique de faire un tel choix. Si, aujourd'hui, vous n'êtes pas favorable à ces solutions, vous serez poussé à les adopter demain par une revendication populaire qui monte dans certaines aires urbaines et sociales confrontées à la congestion des transports et à l'inaccessibilité des transports en commun pour les déplacements du quotidien.

**Mme Marie-Christine Dalloz.** N'oublions pas les ruraux !

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Nous avons déjà longuement débattu de ce sujet en première lecture, vous en conviendrez. Le caractère univoque de la mesure que vous proposez d'appliquer sur tous les territoires me pose problème, car tous les territoires ne sont pas identiques et n'ont pas tous les mêmes besoins. Comme nous le rappelions cet après-midi, le texte que nous examinons est aussi une loi de décentralisation. Les élus territoriaux sont les plus à même de connaître parfaitement leur territoire et de prendre les bonnes décisions pour leurs concitoyens.

La preuve en est que, si les élus des territoires que Mme Fiat a énumérés longuement et précisément, sinon de manière exhaustive, ont fait le choix de la gratuité des transports, c'est parce qu'ils ont considéré que son coût induit – car rien n'est gratuit! – permettait d'offrir un service public, au sens où vous l'entendez, à ceux qui ont le moins les moyens d'y accéder, appliquant ainsi, en quelque sorte, une mesure d'égalité de traitement en faveur de ceux dont les moyens sont les plus faibles. Mais ce n'est pas parce que ce choix a été fait par certains territoires qu'il peut être répliqué sur tous les autres.

Madame Fiat, rien n'empêche les collectivités d'étudier la possibilité de la gratuité. Du reste, la plupart d'entre elles le font et, au vu des études qu'elles mènent, elles adoptent ou non la gratuité des transports.

Nous maintenons donc notre position, fondée sur la libre administration des collectivités, lesquelles sont assez responsables pour savoir ce qu'elles sont capables de faire ou non sur leur territoire.

**M. Bertrand Pancher.** Le rapporteur est sage!

**M. Jean-Marc Zulesi.** Très sage!

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

**M. Jean-Philippe Nilor.** J'ai écouté religieusement le rapporteur et je le crois sincère dans sa manière d'exprimer les choses. Cependant, si on laisse une totale liberté aux territoires de prendre des décisions importantes qui ont un impact sur le quotidien des citoyens, comme celle relative à la gratuité des transports, cela risque de se traduire par une France à géométrie variable, où certains territoires pourront se permettre de proposer la gratuité, alors que d'autres n'auront pas les moyens concrets de la faire.

C'est pourquoi il est important que ce soit ici, dans le cadre de l'examen d'un texte de loi relatif à la mobilité sur l'ensemble du territoire, que nous décidions que le principe de gratuité sera au moins mis à l'étude. Laisser la décision se prendre sur le terrain, cela sonne bien, c'est politiquement correct mais, dans la réalité, on verra se développer des inégalités entre les territoires qui peuvent se permettre la gratuité et ceux qui n'en ont pas les moyens, parce que, comme vous le savez, la gratuité a un coût.

**M. Bertrand Pancher.** Pour avoir un coût, elle a un coût!

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Caroline Fiat.

**Mme Caroline Fiat.** Chaque commune peut librement, sans y avoir été invitée, organiser un débat dans la mairie; cela n'a pas empêché le Gouvernement, en début d'année, de les inviter toutes à organiser un grand débat pour discuter avec les gilets jaunes et l'ensemble de la population. C'est dans le même esprit que notre amendement tend à inviter toutes les collectivités à réfléchir à la pertinence de la mise en œuvre de transports publics sans billetterie. Ça ne mange vraiment pas de pain!

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** L'état actuel de l'organisation des mobilités sur le territoire national, caractérisé par les inégalités entre territoires et par l'existence de zones dépourvues de transports en commun, ne permet pas d'imposer partout la gratuité comme vous souhaitez en réalité le faire

– au nom d'une exigence de justice sociale que je comprends, certes: il s'agit de permettre aux plus pauvres de circuler gratuitement.

De plus, la mesure créerait une inégalité supplémentaire: comme il faudra bien financer ces mobilités gratuites, si on le fait par l'impôt, tout le monde paiera, même ceux qui n'empruntent pas les transports en commun parce que leur territoire en est dépourvu.

Jusqu'à ce que la situation s'améliore, laissons donc chaque collectivité décider du bien-fondé de la gratuité des transports, selon ce que permet l'organisation des mobilités dans son territoire. Je le répète donc: avis défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Mon sentiment est que, si l'on procédait à l'étude demandée, on en conclurait que tout cela coûte très cher. Or je ne pense pas que l'intention des auteurs de l'amendement soit de revenir sur le principe de libre administration des collectivités. Ainsi, les collectivités qui mettraient en œuvre le transport gratuit seraient celles qui ont le plus de potentiel fiscal et qui sont le mieux desservies par les transports en commun. De ce fait, au nom d'une intention louable, on recréerait de très grandes inégalités territoriales. Compte tenu de cette projection dans un futur qui ne me semble pas désirable, je maintiens l'avis défavorable.

*(Les amendements n° 384 et 471, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 674.

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement, déjà longuement débattu et auquel nous tenons beaucoup, tend à supprimer la lutte contre l'étalement urbain de la liste des compétences des autorités organisatrices de la mobilité.

L'ajout de cette compétence est en effet à nos yeux une fausse bonne idée. La lutte contre l'étalement urbain relève des outils d'urbanisme: cet objectif est intégré aux plans locaux d'urbanisme – PLU –, aux PLU intercommunaux – PLUI –, aux schémas de cohérence territoriale – SCOT – et au schéma directeur de la région Île-de-France, le SDRIF.

Il nous semblerait dangereux de lier cette notion à la question des mobilités en la faisant figurer parmi les attributions des AOM. Nous avons déjà cité l'exemple très précis d'une collectivité dont le projet de créer une desserte dans un hameau pourrait se heurter à un recours formé par une association, au motif que ce projet favoriserait l'étalement urbain.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Défavorable, comme en première lecture – vous vous en doutez bien, madame Lacroute. Nous sommes foncièrement en désaccord sur ce point. Nous vous l'avons dit, reedit, réexpliqué, assuré: les AOM ne sont pas décisionnaires; leur avis est consultatif, et il appartient à l'urbanisme de s'en saisir. Il n'existe donc aucun risque de recours juridique.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** L'objectif général dont nous parlons s'insère dans un alinéa mentionnant également, entre autres, la lutte contre la pollution de l'air. Il n'est pas opposable en soi et ne contrevient pas aux compétences du maire en matière d'urbanisme et de droit d'occupation des sols. Les deux sujets sont entièrement distincts du point de vue juridique.

Demande de retrait ; à défaut, avis défavorable.

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

**M. Jean-Marie Sermier.** Nous avons passé beaucoup de temps à discuter de ce sujet en première lecture, puis, en nouvelle lecture, en commission. J'ai longtemps cru à une erreur d'écriture ; j'ai compris que ce n'était pas le cas lorsque Mme Élisabeth Borne, ministre de la transition écologique et solidaire, m'a expliqué en commission qu'elle assumait cette rédaction, c'est-à-dire le fait que, là où l'on n'aura pas pu créer de ligne de transport urbain, on ne pourra pas non plus construire de zones d'habitation – et quand je parle de zones, il peut ne s'agir que d'une, de deux ou de trois maisons dans un petit village.

Dans le département du Jura, par exemple, comme dans beaucoup d'autres départements ruraux, une agglomération peut développer des lignes de transport urbain desservant plusieurs communes, mais tous les services ne couvriront jamais toutes les communes – et l'on trouve d'autres solutions, dont le covoiturage. Je vous garantis qu'un jour, les services de l'État – vos services, monsieur le secrétaire d'État, ceux de la DDT, la direction départementale des territoires – viendront expliquer au maire ou au président d'intercommunalité, lors de l'élaboration du PLUI, qu'ils ne peuvent pas développer une zone ou un lotissement de quelques bâtiments parce que le service de transport n'y sera pas fourni. La mention ici inscrite dans le texte fournira à leur position un appui juridique solide.

Nous ne sommes pas du tout d'accord avec vous, vous l'aurez compris – sur ce sujet, du moins, car nous le sommes sur d'autres. Mais assumez votre position : dites clairement que vous souhaitez mettre fin à la possibilité de construire du neuf dans les zones rurales profondes, et que vous voulez que les Français viennent habiter là où se trouvent déjà tous les transports collectifs, c'est-à-dire en zone urbaine. Mme la ministre l'avait d'ailleurs dit en substance en commission. Que les choses soient claires : vous qui avez pris vos fonctions au cours de l'examen en commission, monsieur le secrétaire d'État, quel est votre avis ?

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Le même que précédemment !

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

**M. Arnaud Viala.** Monsieur le secrétaire d'État, il faut en effet expliciter jusqu'au bout ce passage du texte et mettre sur la table le fait que vous entendez subordonner toute autorisation d'urbanisme à la présence d'une ligne de desserte en transports collectifs.

**M. Dino Cinieri.** Absolument !

**M. Arnaud Viala.** Cela va à l'encontre d'un argument que l'on a beaucoup entendu ici même à propos du texte : la nécessaire liberté des collectivités territoriales, notamment en matière d'organisation des transports.

L'élaboration du PLUI, du SCOT et de l'ensemble des documents-cadres est le moment où les acteurs du territoire s'emparent de ces questions. Vous ne pouvez pas reprocher aux élus locaux de vouloir créer de l'étalement urbain à tort et à travers sans tenir compte des possibilités de déplacement des gens : ils en tiennent déjà compte. En inscrivant ici la mention en discussion, vous permettez que soit entravée la liberté d'élaboration de ces documents – et elle le sera nécessairement, soit par les services de l'État qui feront une lecture très stricte du texte, soit par quiconque voudra s'opposer à une décision d'aménagement dans le cadre d'une enquête publique avant la clôture de celle-ci et la publication de l'arrêté préfectoral. On échouera ainsi à préserver la répartition uniforme de la population sur l'ensemble du territoire conformément aux vœux locaux.

Je ne comprends pas votre entêtement alors que vous pouvez encore renoncer à une disposition qui n'apporte rien.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Il ne s'agit pas d'entêtement, mais d'une divergence de points de vue. Vous affirmez que l'objectif général est opposable au droit de l'urbanisme et au droit d'occupation des sols ; nous vous répondons que ce n'est absolument pas le cas. (« *Mais si !* » sur les bancs du groupe LR.) Le texte tel qu'il est aujourd'hui rédigé laisse aux maires toute leur compétence en matière de droit de l'urbanisme et de droit d'occupation des sols ; je vous le certifie. (*Protestations sur les bancs du groupe LR.*)

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

**M. Arnaud Viala.** Vous le savez comme moi, monsieur le secrétaire d'État : il existe déjà en matière d'urbanisme toute une panoplie d'avis uniquement consultatifs, qui n'en produisent pas moins des blocages parce qu'ils sont interprétés par certains services comme des avis conformes. Tous les parlementaires de terrain que nous sommes sont ainsi appelés à intervenir à propos de permis de construire auxquels un avis consultatif négatif fait obstacle.

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

**M. Jean-Philippe Nilor.** Je n'ai pas l'habitude de voler au secours de la droite. (*Sourires.*) Il peut en revanche m'arriver de voler au secours du bon sens. En l'occurrence, la démonstration a été faite d'un double danger.

Premièrement, dans sa rédaction actuelle, le texte subordonne l'implantation de nouvelles habitations et de nouvelles constructions à l'existence préalable de lignes de transport, ce qui revient à condamner tous les lieux qui ne sont pas encore dotés de celles-ci.

Deuxièmement, cet état de fait est en contradiction complète avec l'argument que vous nous avez asséné à propos des amendements précédents – « les collectivités sont libres, ce n'est pas à nous de décider » – puisqu'ici, vous décidez d'avance au nom du territoire. En effet, vous le savez très bien, un avis défavorable au motif qu'il n'existe pas de réseau de transport va produire un enchaînement qui se conclura par une décision négative – dans la réalité, car je ne parle pas du virtuel.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** C'est du droit que l'on parle !

**M. Jean-Philippe Nilor.** Monsieur le secrétaire d'État, je sais que vous n'avez pas une grande expérience. Mais lorsque Les Républicains et le groupe de la Gauche démocrate et républi-

caine sont d'accord sur un amendement, c'est généralement que celui-ci a un sens et un intérêt! (*Approbation sur les bancs du groupe LR.*)

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Pas toujours! Ce n'est pas un bon argument!

**M. Vincent Descoeur.** Nous y sommes tout de même sensibles!

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

**Mme Valérie Lacroute.** Il s'agit vraiment d'un sujet essentiel. Vous vous trompez en voulant confier aux collectivités chargées de la mobilité la responsabilité de lutter contre l'étalement urbain. Les débats et manifestations que nous avons connus ces derniers mois ont mis en évidence la fracture territoriale entre zones rurales et urbaines. Or, en clair, vous allez demander aux autorités chargées de la mobilité de ne pas créer de transports, de se garder, pour lutter contre l'étalement urbain, d'instaurer des lignes ou des moyens de transport – y compris le covoiturage – dans des territoires qui en auraient besoin. C'est un non-sens absolu!

En outre, vous donnez aux services de l'État – aux DDT – la possibilité de former des recours contre les AOM qui n'auraient pas lutté contre l'étalement urbain.

**Mme Danielle Brulebois.** C'est une caricature!

**Mme Valérie Lacroute.** Pour ces raisons, je le répète, il est très dangereux d'ajouter la lutte contre l'étalement urbain aux compétences des AOM.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Monsieur Nilor, vous assénez un peu facilement des arguments d'autorité. Vous me parlez de bon sens; je vous parle de droit. Le texte dit bien que le plan de déplacements urbains procède « en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux ».

En droit, nous sommes en désaccord, car je maintiens que l'objectif général n'est pas juridiquement opposable aux compétences qui resteront pleinement celles des maires, qu'il s'agisse du droit de l'urbanisme ou du droit d'occupation des sols. J'assume donc entièrement mon désaccord avec vous – ainsi que mon hypothétique inexpérience.

**Mme Valérie Lacroute.** Ça n'a aucun sens!

(*L'amendement n° 674 n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n° 420.

**M. Dino Cinieri.** La loi NOTRe a transféré la compétence des transports interurbains et scolaires aux régions. Depuis 2016, celles-ci ont donc de nouvelles attributions, qui nécessitent notamment une coordination avec le ministère de l'éducation nationale. Cet amendement propose par conséquent de prévoir une procédure de consultation des autorités organisatrices afin de permettre une meilleure organisation des transports scolaires et de favoriser le décalage des horaires d'entrée et de sortie des établissements scolaires pour permettre d'enchaîner deux circuits avec le même véhicule et le même conducteur.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Monsieur Cinieri, nous avons longuement parlé de ce sujet. Nous convenons tous qu'il y a des problèmes de transport scolaire un peu partout en France mais, comme cela a été indiqué en première lecture, la procédure de consultation est déjà inscrite dans le code de l'éducation, et elle est même plus précise que l'amendement que vous nous proposez – mais là n'est pas la question. Ensuite, que cette procédure soit ou non utilisée ne dépend pas du législateur, vous en serez d'accord. Je demande donc le retrait de l'amendement.

Je rappelle cependant que, comme Mme la ministre Élisabeth Borne s'y était engagée au banc lors de la première lecture et comme le confirmera, je pense, M. le secrétaire d'État, il est prévu de mener un travail concerté avec le ministère de l'éducation nationale et les opérateurs de transport par cars scolaires, car là est le problème,...

**M. Dino Cinieri.** Eh oui!

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** ...pour que ledit ministère réponde à nos questions le plus rapidement possible afin que les transports scolaires puissent être organisés au mieux des intérêts des enfants et conformément aux emplois du temps fixés par l'éducation nationale. Il est vrai que celle-ci a un petit temps de retard, mais la question est entre les mains des deux ministères et je ne désespère que l'on débouche sur des accords qui conviennent à tout le monde.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Même avis. Nous sommes sur un sujet d'organisation, et non de procédure – cette dernière existe déjà, M. le rapporteur l'a rappelé. Je confirme l'engagement pris et je vous propose de retirer cet amendement, monsieur Cinieri. À défaut, le Gouvernement donnerait un avis défavorable.

**Mme la présidente.** Monsieur Cinieri, retirez-vous l'amendement?

**M. Dino Cinieri.** Je le maintiens, madame la présidente.

(*L'amendement n° 420 n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 675.

**Mme Valérie Lacroute.** Un amendement de notre rapporteur a supprimé en commission la possibilité d'intégrer au fameux SRADDET – schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires – le schéma régional pour la mobilité. Le présent amendement a pour objet de rétablir la possibilité d'y intégrer la planification de la mobilité. Cela me semble logique et pertinent, puisque le SRADDET traite d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Cher monsieur le rapporteur, j'espère que, cette fois-ci, vous m'entendrez.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Défavorable parce que je demeure défavorable à l'alourdissement des SRADDET.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Même avis.

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

**M. Jean-Marie Sermier.** Monsieur le rapporteur, monsieur le secrétaire d'État, quelle incohérence ! Il y a quelques minutes, vous nous avez expliqué que les autorités chargées de la mobilité devaient se prémunir contre l'étalement urbain, ce qui est légitime, et vous nous dites maintenant qu'il est impossible d'inclure dans les SRADDET l'ensemble des schémas de déplacements. Je vous laisse à vos contradictions.

**Mme Valérie Lacroute.** Très juste !

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

**M. Hubert Wulfranc.** C'est tout de même curieux. Je ne suis pas l'homme des schémas et de la technique, mais on parle ici de développement durable, c'est-à-dire d'économie, de social et d'écologie, et j'entends que la commission et le Gouvernement refusent d'intégrer le schéma régional pour la mobilité dans le SRADDET ! On nous présente pourtant, et à juste titre, les transports comme un élément majeur de l'attractivité économique des territoires, de l'équité sociale pour les populations concernées et de l'écologie au quotidien.

**Mme Valérie Lacroute.** C'est totalement incohérent !

**M. Hubert Wulfranc.** Je ne suis pas schématique, mais il faut à l'évidence donner satisfaction à l'auteur de cette proposition, M. Cinieri. Dites-lui oui, ou on vire à la connerie. *(Exclamations sur divers bancs.)*

**Mme Barbara Pompili,** présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire. On va où, là, monsieur Wulfranc ? !

**Mme la présidente.** Je vous en prie, monsieur Wulfranc.

**M. Hubert Wulfranc.** Excusez-moi, je me suis lâché *(Mouvements divers)*, mais cette proposition de bon sens me paraît tellement évidente, nom de Dieu !

*(L'amendement n° 675 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Christophe Bouillon, pour soutenir l'amendement n° 504.

**M. Christophe Bouillon.** On sait bien que l'ennemi, c'est l'autosolisme, et que tout ce qui favorise le covoiturage ou l'autopartage va dans le bon sens. Le texte offre la possibilité à Île-de-France Mobilités de conférer un label « auto-partage », mais seulement si l'autorité organisatrice de la mobilité n'utilise pas de cette faculté et sous réserve que ce service existe dans les communes concernées. Cela pose tout de même un problème et cet amendement propose que les communes puissent elles-mêmes attribuer ce label, donc même si Île-de-France Mobilités n'a pas usé de cette faculté.

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

**M. Bruno Millienne,** rapporteur. Monsieur Bouillon, nous en avons déjà discuté et Île-de-France Mobilités a déjà créé ce label. Votre amendement est donc satisfait.

**M. Guillaume Garot.** Mais alors vous n'aurez pas de mal à le voter ! *(Sourires.)*

**M. Bruno Millienne,** rapporteur. Retrait ou avis défavorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Jean-Baptiste Djebbari,** secrétaire d'État. Même argument : Île-de-France Mobilités a en effet pris une délibération, le 17 avril dernier, pour la création d'un label qui entrera en vigueur à l'automne. L'amendement est satisfait, monsieur Bouillon.

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

**M. Christophe Bouillon.** J'entends bien ce que vous dites, mais en ce cas, pourquoi prévoir d'offrir cette faculté à Île-de-France Mobilités alors qu'elle en use déjà depuis le mois d'avril ? Je propose ici de prévoir le label dès lors que le service d'autopartage existe.

**M. Bruno Millienne,** rapporteur. Mais il y a la création d'une part, et l'attribution de l'autre.

**M. Jean-Baptiste Djebbari,** secrétaire d'État. C'est exactement cela.

**M. Christophe Bouillon.** C'est un peu comme s'interroger sur l'œuf et la poule, n'est-ce pas ?

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur.

**M. Bruno Millienne,** rapporteur. Il y a en effet une petite mésentente entre nous à ce sujet, monsieur Bouillon, ou plutôt une nuance : Île-de-France Mobilités a créé le label « auto-partage », et il lui revient maintenant de l'attribuer aux autorités organisatrices de la mobilité qui exerceront ce service. Le label sera attribué au fur et à mesure que l'autopartage se développera. Mais il fallait d'abord créer le label avant de pouvoir l'attribuer.

**Mme la présidente.** Monsieur Bouillon, retirez-vous l'amendement ?

**M. Christophe Bouillon.** Oui, madame la présidente.

*(L'amendement n° 504 est retiré.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Guillaume Garot, pour soutenir l'amendement n° 506.

**M. Guillaume Garot.** L'article L. 3111-5 du code des transports prévoit une convention entre les autorités concernées pour fixer à la fois, au titre de la compétence en matière de transport, les modalités de transfert et les modalités de financement. Cet article, que tous les élus locaux ici présents connaissent bien, vise en particulier « une éventuelle modification du périmètre de l'assiette du versement transport » – et j'insiste sur le mot « éventuelle ». Or, quand c'est flou, il y a parfois un loup, et cette notion même d'éventualité laisse des marges d'interprétation qui peuvent être préjudiciables. L'amendement est ainsi de précision juridique : il vise à définir l'éventualité comme un fait subordonné à une décision de l'autorité organisatrice.

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

**M. Bruno Millienne,** rapporteur. Monsieur Garot, quand un transfert de compétences a lieu de la région vers une AOM, il doit s'accompagner du transfert des ressources financières correspondantes. Dans le droit existant, en ce qui concerne le transfert de services de transport non urbains, l'article L. 3111-5 du code des transports impose qu'une convention soit conclue entre les deux collectivités pour définir les modalités de la compensation financière, et il prévoit que son calcul doit tenir compte, le cas échéant, de la modifica-

tion de l'assiette du versement transport. Votre amendement modifierait ce dernier élément en permettant de réduire le montant de la compensation que doit verser la région comme si le versement transport était toujours prélevé au taux plafond. Cela signifierait que la région pourrait verser, dans certains cas, une compensation moins élevée, qui ne permettrait pas à l'autorité organisatrice de maintenir les services concernés. C'est la raison pour laquelle j'émet un avis défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Le raisonnement de M. le rapporteur me semble limpide,...

**M. Guillaume Garot.** Eh bien non ! Il est tortueux !

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** ...et ce qui n'est pas flou, c'est bien le principe fondamental de neutralité financière des transferts entre collectivités, principe que le Gouvernement souhaite préserver. Il est donc défavorable à votre amendement, monsieur Garot.

*(L'amendement n° 506 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 676.

**Mme Valérie Lacroute.** Cet amendement vise à rétablir la procédure de consultation de l'AOM par les services de l'éducation nationale sur les projets de modification du temps scolaire. Je rappelle que la consultation des AOM devait être effectuée par les départements mais, la loi NOTRe ayant supprimé leur compétence en matière de transport, il est important de rétablir cette procédure de consultation, menée désormais auprès d'un autre acteur. Ainsi, dans ma circonscription, depuis la dernière réforme du lycée, des établissements scolaires ont modifié en conséquence les emplois du temps : plusieurs d'entre eux ont prévu des cours le mercredi après-midi sans que les services de transport s'y adaptent, de telle sorte que les élèves n'ont pas de moyens de transport pour rentrer chez eux le mercredi en fin d'après-midi. Il y a urgence à faire un décret à ce sujet, monsieur le secrétaire d'État. Cet amendement y pourvoirait, tout en permettant de toiletter les textes existants, qui font encore référence aux départements alors que ceux-ci n'ont plus la compétence en matière de transport.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Avis défavorable, madame Lacroute, parce que c'est exactement le même sujet que tout à l'heure. Mais vous avez raison pour ce qui est du toilettage : il doit être mené à bien et le décret que vous évoquez est nécessaire pour mettre de l'huile dans les rouages, qui en manquent.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Nous revenons au même sujet de fond : organisation *versus* procédure. Vous avez raison à propos du décret, madame la députée : les textes existants doivent être toilettés en substituant le terme « région » au terme « département ». Nous avons écrit en ce sens au ministre de l'éducation nationale, qui prendra toutes les diligences nécessaires.

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

**Mme Valérie Lacroute.** Je le maintiens, madame la présidente.

*(L'amendement n° 676 n'est pas adopté.)*

*(L'article 1<sup>er</sup>, amendé, est adopté.)*

#### Articles 1<sup>er</sup> bis AA, 1<sup>er</sup> bis A, 1<sup>er</sup> bis B et 1<sup>er</sup> bis

*(Les articles 1<sup>er</sup> bis AA, 1<sup>er</sup> bis A, 1<sup>er</sup> bis B et 1<sup>er</sup> bis sont successivement adoptés.)*

#### Article 2

**Mme la présidente.** La parole est à M. Stéphane Demilly.

**M. Stéphane Demilly.** Cet article, qui porte notamment sur le financement des services de transport, fait partie des points d'achoppement avec le Sénat, comme nous l'avons dit à plusieurs reprises tout à l'heure et comme l'a révélé la CMP – commission mixte paritaire. Il s'agit pourtant d'une des clefs de la réussite de ce projet, qui porte l'ambition de ne laisser subsister aucune zone blanche de déplacement – même si cette expression me paraît un peu forte.

Le Gouvernement ne souhaite pas retenir la proposition, faite par le Sénat, d'un double dispositif de financement et a renvoyé ce problème du financement au projet de loi de finances pour 2020. Celui-ci prévoirait le transfert aux intercommunalités d'une fraction de TVA, en remplacement de la taxe d'habitation. Comme je le rappelais dans mon intervention préalable à l'examen du texte en nouvelle lecture, j'ai envie de croire en la parole de l'État.

Je souhaiterais donc, monsieur le secrétaire d'État, que vous nous confirmiez les engagements pris par écrit quelques jours avant la CMP, mais aussi que vous nous donniez votre avis à propos d'une des propositions du rapport remis par notre collègue Daniel Labaronne et visant à définir un agenda rural, qui suggère de « transférer une part de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) perçue par les régions pour abonder les autorités organisatrices de mobilités (AOM) rurales ». Il semble qu'on en revienne finalement à la proposition du Sénat, si bien que nous ne savons plus sur quel pied danser.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Michel Castellani.

**M. Michel Castellani.** Vous le savez, le groupe Libertés et territoires est particulièrement attaché à la défense des territoires. Nous sommes convaincus qu'il importe de s'appuyer sur l'échelon local pour réduire les fractures sociales et territoriales tout en répondant à l'urgence climatique. Nous saluons, à ce titre, l'ambition du projet de loi, qui vise à mettre fin aux zones blanches. Nous nous réjouissons qu'il traite enfin de la mobilité dans son ensemble, et non plus exclusivement en termes d'infrastructures.

Le texte présente néanmoins des zones d'ombre, que l'article 2 bis, dont le groupe Libertés et territoires souhaite le rétablissement, entendait corriger. L'article 2 nous semble en effet insuffisant. L'article 2 bis, au contraire, offrirait une réponse concrète au financement de la mobilité en zones peu denses, là où le projet de loi peine à proposer une réelle solution alternative. Dans les territoires ruraux, l'absence de

dynamique économique restreint de facto le versement mobilité et empêchera les communes de mettre en place une véritable offre de mobilité.

Au cours des débats, vous nous avez signalé qu'outre le versement mobilité, les communes peu denses pourraient compter sur la réforme fiscale que vous entendez mener pour financer les solutions de mobilité. La TVA est certes une ressource dynamique, et l'affectation d'une part de celle-ci en lieu et place de la taxe d'habitation peut constituer, à terme, un gain pour les collectivités. Il faut toutefois remarquer deux choses : d'abord, ce raisonnement ne fonctionne que tant que la conjoncture reste favorable. Ensuite, cette part de TVA n'étant pas spécifiquement dédiée à la mobilité, rien ne garantit que les intercommunalités l'utiliseront pour financer leurs transports.

En attribuant une part de TICPE au financement des services de mobilité dans les territoires peu denses, l'article 2 bis permettrait donc d'assurer une répartition plus équitable des transports dans l'ensemble de nos territoires et favoriserait le déploiement d'offres plus écologiques. C'est pourquoi le groupe Libertés et territoires soutiendra l'amendement défendu par notre collègue Bertrand Pancher.

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements identiques, n<sup>os</sup> 2 et 53.

La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 2.

**M. Dino Cinieri.** Cet amendement de M. Rolland se fonde sur le constat que, dans sa rédaction actuelle, l'alinéa 2 de l'article 2 laisse penser que le versement est seulement destiné aux services de mobilité, et non aux infrastructures de celle-ci. En étendant à ces dernières le champ du versement, on s'inscrit plus précisément dans l'objet de ce projet de loi, qui est de favoriser les mobilités dans tous leurs aspects, qu'il s'agisse des prestations permettant d'y répondre ou des installations permettant de les mettre en œuvre.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 53.

**M. Vincent Descoeur.** Nous avons déjà évoqué cette question en commission. L'objectif consiste effectivement à introduire dans la dénomination de ce versement le terme « infrastructures », afin de nous assurer de l'élargissement de son périmètre.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Nous avons déjà répondu sur ce point, en commission comme en première lecture : le droit en vigueur permet bien d'utiliser le produit du versement transport pour des services et pour des infrastructures. Le versement transport change de nom, mais le projet de loi ne remet pas en cause cette possibilité. Votre demande est donc déjà satisfaite.

En conséquence, je demande le retrait de l'amendement. À défaut, l'avis sera défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Je confirme les propos de M. le rapporteur : le versement transport, devenu versement mobilité, peut financer à la fois des services et des infrastructures – des pistes cyclables, par exemple. La

ministre Élisabeth Borne s'était d'ailleurs engagée, en commission, à faire parvenir aux préfets une circulaire clarifiant ce point.

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

**M. Vincent Descoeur.** J'ai entendu M. le secrétaire d'État confirmer les propos de Mme Borne. Dans un élan de bonnes intentions, je lui fais confiance et retire donc mon amendement. Ce geste a valeur de test, monsieur le secrétaire d'État !

*(L'amendement n<sup>o</sup> 53 est retiré.)*

**Mme la présidente.** Retirez-vous également l'amendement n<sup>o</sup> 2, monsieur Cinieri ?

**M. Dino Cinieri.** Cet amendement ayant été déposé par M. Rolland et ne m'appartenant pas, je le maintiens.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 2 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 47.

**M. Vincent Descoeur.** Cet amendement aborde la question du télétravail.

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Ah !

**M. Vincent Descoeur.** Je vous entends acquiescer – ou soupirer : je ne sais pas comment je dois interpréter cette réaction...

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Il s'agissait d'une exclamation d'intérêt !

**M. Vincent Descoeur.** Dans le cadre de ce débat, j'ai avancé à plusieurs reprises l'idée selon laquelle le télétravail aurait dû trouver une place dans ce texte, étant entendu que, lorsqu'on évoque la mobilité, toute disposition de nature à limiter, voire à réduire, les déplacements est bienvenue. Le présent amendement a donc pour objet d'encourager le télétravail au moyen d'une exonération du versement mobilité pour les entreprises dont les salariés, travaillant depuis leur domicile, n'ont pas à être transportés.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Nous avons longuement débattu, en commission comme dans l'hémicycle, du principe de l'exonération fondée sur le télétravail. Je rappelle simplement que, si votre intention est parfaitement louable – et nous sommes nombreux à la partager –, une telle exonération serait extrêmement complexe à appliquer techniquement. En pratique, les salariés en télétravail ont tout de même besoin des transports en commun les jours où ils ne se trouvent pas en télétravail. L'exonération proposée poserait ainsi des problèmes techniques d'une remarquable complexité. Elle me paraît donc à la fois non pertinente et non opérante. J'émet un avis défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Même avis.

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

**M. Bertrand Pancher.** J'appelle l'attention de M. Descoeur sur le danger qu'il y aurait à exonérer du versement transport les salariés n'utilisant pas les systèmes de transport. Une telle décision pourrait amener à soulever la même question pour une multitude d'autres exonérations. Il faut faire très attention à l'appel d'air que cela pourrait créer.

*(L'amendement n° 47 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements, n°s 42 et 46, qui peuvent faire l'objet d'une présentation groupée.

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

**M. Vincent Descoeur.** Ces deux amendements comportent des mesures techniques qui pourraient être appliquées, et qui s'appliquent d'ailleurs déjà aux salariés itinérants : je n'ai pas inventé ces dispositions, que je propose simplement de reprendre.

On dit que l'énergie la moins polluante est celle que l'on ne dépense pas : le même raisonnement devrait s'appliquer au télétravail. On incite les salariés à utiliser les transports en commun, ce qui est certes une excellente chose, mais si une proportion non négligeable d'entre eux pouvaient travailler depuis leur domicile, nous rendrions un bien meilleur service en matière de pollution et de bilan carbone.

Je trouve donc curieux qu'on ne parvienne pas à introduire dans ce texte le fait que le télétravail mérite une réflexion plus approfondie. J'entends qu'il puisse être difficile de créer des régimes divers et variés, mais il me semblerait judicieux de progresser sur ce point. L'esprit est le même que pour le covoiturage : quatre salariés qui se déplacent ensemble, c'est bien ; quatre salariés qui ne se déplacent pas, c'est encore mieux.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Pour ce qui est de l'amendement n° 42, il ne vous surprendra pas, monsieur Descoeur, que l'avis soit défavorable. J'entends bien votre propos, mais je ne partage pas l'idée selon laquelle une exonération du versement transport favoriserait le développement du télétravail. Poussons plutôt les entreprises à organiser le télétravail : ce serait plus efficace. L'exonération proposée pourrait y contribuer, mais je ne crois pas qu'elle constituerait la mesure phare permettant au télétravail de réaliser un bond en avant.

S'agissant de l'amendement n° 46, l'objet du versement transport est, vous en conviendrez, de permettre à une collectivité qui organise à ses frais un service de transport de financer celui-ci. Je comprends l'idée sous-jacente de cet amendement, mais la justification et les modalités d'un système de péréquation ne sont pas établies. J'émet donc un avis défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Deux éléments de réflexion : d'abord, si je comprends également l'intention de M. Descoeur, il me semble que le fait de diminuer le versement mobilité conduirait à réduire le volume de ressources disponibles pour les collectivités.

Par ailleurs, les systèmes de transport sont aujourd'hui dimensionnés pour effacer les pointes de fréquentation. Rien ne nous dit qu'actuellement, le volume de télétravail serait suffisant pour faire diminuer ces pointes de manière

notable et donc permettre de réduire le dimensionnement des systèmes de transport. Tout cela me paraît donc à la fois compliqué et quelque peu indéfini, sinon inadaptable.

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

**M. Vincent Descoeur.** Je suis heureux d'être entendu, mais contrarié de ne pas être écouté. Nous avons souvent évoqué le télétravail, notamment dans la loi relative à la croissance et la transformation des entreprises – PACTE. Il est curieux que chacun lui trouve des vertus, mais que, lorsqu'il s'agit de l'encourager par des exonérations, on ne trouve aucun interlocuteur. C'est regrettable.

En revanche, il est vrai que cette exonération ne déclencherait pas, à elle seule, le développement du télétravail. Beaucoup ont déjà opté pour le télétravail. Dans une collectivité que j'ai présidée et au sein de laquelle siégeait également mon collègue Jean-Yves Bony, nous n'avons pas attendu cette disposition pour inciter au télétravail. Il n'en demeure pas moins qu'elle serait bienvenue.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Bruno Millienne, rapporteur.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Peut-être serai-je légèrement hors sujet, mais j'irai presque dans votre sens, monsieur Descoeur : au-delà du télétravail, et sans doute devrions-nous mener cette réflexion collectivement, c'est davantage le décalage des horaires dans la journée, c'est-à-dire la possibilité de commencer la journée de travail plus tard ou plus tôt, qui facilitera l'organisation des mobilités. Aujourd'hui, pour prendre le seul exemple de la région francilienne, passé le rush de six heures, neuf heures ou dix heures, il n'y a plus beaucoup de monde dans les transports en commun – en tout cas dans ceux qui vont de la grande couronne vers Paris car, dans Paris intra-muros, la fréquentation reste toujours forte.

*(Les amendements n°s 42 et 46, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de trois amendements, n°s 437, 723 et 677, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 437 et 723 sont identiques.

La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n° 437.

**M. Dino Cinieri.** Il tend à permettre une réduction du versement mobilité si une commune ou une autorité organisatrice de la mobilité met en place la gratuité totale des transports en commun.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 723.

**M. Jean-Marie Sermier.** Comme vous le savez, le versement mobilité est financé par les entreprises. Il n'y a donc aucune raison qu'il n'existe pas une modulation de ce versement dès lors qu'une collectivité engage un processus de gratuité des transports. En effet, il n'appartient pas aux entreprises d'assumer les choix politiques hasardeux de la collectivité.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 677.

**Mme Valérie Lacroute.** Il va dans le même sens que ceux de mes collègues. À l'occasion des élections municipales, de nombreuses collectivités pourraient avoir envie de mettre en place la gratuité des transports. Il me paraît judicieux de pouvoir moduler à la baisse le versement mobilité, non pas pour empêcher la collectivité de mettre en place la gratuité, mais pour que la contribution des entreprises ne serve pas à la financer, ce qui ne me semble pas raisonnable.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Madame Lacroute, je ne comprends pas votre amendement, qui est déjà satisfait. En effet, une collectivité qui institue le versement mobilité en fixe librement le taux, et peut faire évoluer ce taux librement, à la hausse comme à la baisse, dans la limite du taux plafond fixé par la loi. Je demande donc le retrait de cet amendement ; à défaut, avis défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Nous avons déjà eu ce débat sur la gratuité, vous avez d'ailleurs souligné le libre choix des collectivités pour fixer leur politique tarifaire. En pratique, votre amendement pose également la question du volume du versement mobilité qui serait affecté au financement de la gratuité. Nous demandons donc également le retrait ; sinon, l'avis sera défavorable.

*(Les amendements identiques n<sup>os</sup> 437 et 723 ne sont pas adoptés.)*

*(L'amendement n<sup>o</sup> 677 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 678.

**Mme Valérie Lacroute.** C'est toujours le même sujet : il s'agit d'écrire différemment les choses. Cet amendement interdit qu'une politique générale de gratuité soit financée par le versement mobilité, payé par des entreprises qui prennent déjà en charge 40 % à 50 % du coût du transport de leurs employés.

On sent bien que, à l'occasion des élections municipales, certains auront envie d'inscrire la gratuité des transports dans leur programme. Il ne s'agit pas de les en dissuader, mais le versement mobilité doit servir à mettre en place une offre de transport sur le territoire, et non pas à financer la gratuité.

**M. Pierre Cordier.** Très bien !

**M. Gilles Lurton.** Très juste !

**Mme Valérie Lacroute.** Celle-ci doit être prise en charge par la collectivité, sur son budget propre, et non pas par les entreprises au travers du versement mobilité. Ce sujet va revenir régulièrement dans les programmes lors des élections municipales, et il faudra s'y pencher dans les années à venir – nous avons bien compris que nous ne le traiterions pas ce soir.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Nous avons eu tout à l'heure, à l'initiative de la gauche de l'hémicycle, un débat sur la gratuité, à laquelle nous nous sommes montrés défavorables. Je ne suis pas plus favorable, madame Lacroute, à empêcher les collectivités qui le souhaitent de la mettre en œuvre.

**Mme Valérie Lacroute.** Il ne s'agit pas de les en empêcher !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Votre amendement revient tout de même à cela.

**Mme Valérie Lacroute.** Non, non !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** J'ai bien compris que vous voyiez les choses du côté des entreprises, mais je n'exclus pas que, parmi les collectivités qui ont mis en place la gratuité des transports, certaines se soient entendues avec les entreprises sur le sujet. Peut-être les entreprises étaient-elles d'accord !

**M. Jean-Marie Sermier.** Soyez sérieux !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** À Dunkerque, le taux du versement mobilité a été augmenté de 0,5 % par la précédente équipe.

**Mme Barbara Pompili, présidente de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire.** Ils s'en sont servis pour payer la gratuité.

**Mme Valérie Lacroute.** Pas du tout !

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Mais si ! Ils s'en sont servis pour financer la gratuité. *(Protestations sur les bancs du groupe LR.)* Ce sont les chiffres, vous ne pouvez les contester ! Je comprends et j'entends le problème que vous soulevez, mais laissons les collectivités se prononcer.

Vous dites que, après les prochaines élections, de nombreuses collectivités proposeront la gratuité des transports : je n'en suis pas persuadé, car elles devront justifier le financement de cette gratuité, ce qui ne sera pas si facile. Avis défavorable.

**M. Sébastien Jumel.** Cela dépend si les marcheurs gagnent ou non...

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Voici une autre manière d'aborder la discussion : le transport a un coût, financé soit par les entreprises à travers le versement transport – devenu le versement mobilité –, soit par les usagers, soit par le budget de la collectivité. Bien entendu, ce sont des vases communicants, et le tout relève de choix politiques. Je comprends bien votre volonté de protéger les entreprises, mais je considère que, pour les mêmes raisons que précédemment, le libre choix des collectivités doit primer – d'autant que, en pratique, votre amendement me paraît difficilement opérationnel.

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

**Mme Valérie Lacroute.** Juste une précision qui a toute son importance : on n'empêche pas les collectivités de faire de la gratuité, monsieur le rapporteur ! Ne me faites pas dire ce que je n'ai pas dit. On souhaite simplement dire que le versement mobilité, pris en charge par les entreprises du territoire, doit être destiné à augmenter l'offre de transport.

Dans le cas de Dunkerque, c'est bien la collectivité qui a décidé d'augmenter le versement mobilité. Je n'ai pas vérifié, mais je ne pense pas qu'elle ait demandé leur accord à toutes les entreprises du territoire qui y contribuent ! L'idée est de flécher le versement mobilité, tout comme la TICPE, sur laquelle nous reviendrons tout à l'heure, vers l'offre de transport, et non pas de s'en servir pour mener une tarification sociale, laquelle relève d'une décision communale – comme lorsqu'une commune décide d'offrir à ses administrés des

entrées à la piscine. Le versement mobilité doit servir à améliorer l'offre de transport – l'augmenter ou réaliser des investissements –, pas à offrir une réduction sur le prix du billet.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Sébastien Jumel.

**M. Sébastien Jumel.** Je trouve l'argument de la droite incompréhensible, pour ne pas dire farfelu ! Historiquement, la commune où j'habite a choisi de faciliter la mobilité des personnes âgées. Lorsqu'on met en place une politique tarifaire avantageuse, voire la gratuité, on augmente la fréquentation des transports et, par conséquent, on adapte l'offre. Il est donc débile d'opposer...

**Mme Valérie Lacroute.** Je vous remercie...

**M. Pierre Cordier.** Absurde serait peut-être un terme plus adéquat !

**M. Sébastien Jumel.** Disons que ce n'est pas pertinent. Vous êtes à droite, et donc préoccupés et obnubilés par les entreprises – ne vous inquiétez pas, le Gouvernement s'en occupe ! Il leur fait régulièrement des cadeaux et n'a pas l'intention de prendre le pognon là où il est pour le mettre là où il y en a besoin, même dans le domaine des transports. En revanche, refuser de reconnaître qu'une politique tarifaire différenciée, quand bien même il s'agirait de la gratuité totale, a des conséquences sur l'augmentation de l'offre, c'est méconnaître les problématiques de transport.

*(L'amendement n° 678, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 679.

**Mme Valérie Lacroute.** Nous avons eu de nombreux débats au sujet des organismes de recouvrement ; des échanges ont eu lieu, la ministre est intervenue à plusieurs reprises, mais le groupement des autorités responsables de transport – le GART – est revenu à la charge sur sa demande d'information.

Monsieur le secrétaire d'État, l'Agence centrale des organismes de sécurité sociale, l'ACOSS, s'était engagée à organiser des réunions de travail ; or c'est la rentrée, et l'expérimentation qui doit être mise en place n'a toujours pas débuté, ce qui inquiète le GART. Je vous invite à relancer l'ACOSS et les organismes de recouvrement sur ce sujet, afin que ces réunions de travail, qui sont dans l'intérêt de tous, soient mises en place. Elles permettront en effet, grâce à une meilleure transparence et à la communication d'éléments mensuels d'information sur le versement mobilité, d'avancer et d'être plus efficaces en matière de recouvrement et d'utilisation du versement.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Avis défavorable, et Mme Lacroute sait très bien pourquoi, car nous en avons déjà discuté. Depuis la première lecture, les choses ont évolué et l'ACOSS a entrebâillé la porte – ; des réunions sont prévues d'ici à la fin du mois de septembre. Les choses avancent, nous verrons si l'expérimentation est satisfaisante et permet d'apporter des réponses à toutes les questions que nous nous sommes posées.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Demande de retrait. Je vous confirme que le GART a approuvé, lors de son conseil d'administration du 2 juillet dernier, l'expérimentation de un an proposée par l'ACOSS. Elle devrait débiter courant septembre – je tâcherai de vous en communiquer la date exacte.

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

**M. Bertrand Pancher.** Nous serons tous vigilants sur le suivi de ce sujet, car le problème soulevé touche de nombreuses structures de collecte du versement mobilité, empêchant toute capacité de projection. Cela aboutit parfois à déséquilibrer des budgets qui, lorsqu'ils ont été votés, étaient pourtant tout à fait équilibrés, ou à demander des versements mobilité qui se révèlent inutiles. Nous avons vraiment besoin d'avancer, et il est important de porter le débat sur un sujet essentiel pour la transparence du fonctionnement des collectivités territoriales engagées dans le domaine des transports.

*(L'amendement n° 679 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 724.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il s'agit d'un amendement de cohérence. Le projet de loi d'orientation des mobilités prévoit que les syndicats mixtes de type loi SRU engagés dans le domaine des transports pourront toucher des financements provenant du versement mobilité. Cependant, vous avez fixé une taille-plancher de la collectivité à 50 000 habitants ; or, nous n'en voyons pas l'intérêt : il suffirait de préciser que l'ensemble des syndicats mixtes de type SRU sur un territoire peuvent bénéficier de cette opportunité.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Monsieur Sermier, vous nous reprochiez tout à l'heure notre incohérence. En toute amitié, je souligne maintenant la vôtre : après avoir défendu les entreprises à cor et à cri, vous présentez un amendement qui vise l'extension du versement mobilité à toutes les aires urbaines d'un syndicat mixte.

S'il était adopté, cet amendement augmenterait la pression fiscale sur certaines entreprises sans pour autant produire un supplément significatif de recettes. Avis défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Même avis que le rapporteur.

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

**M. Jean-Marie Sermier.** Je m'inscris complètement en faux contre vos propos, monsieur le rapporteur. Comme nous vous l'avons expliqué, nous ne souhaitons pas alourdir la fiscalité des entreprises pour ne rien faire, c'est-à-dire faire du transport gratuit. Valérie Lacroute vous a plusieurs fois expliqué en commission et en séance publique que le versement mobilité devait servir à créer de nouvelles opportunités, de nouveaux services de transport et non pas à fournir un service gratuit. Nous ne voulons pas faire de la gratuité, nous voulons apporter de la cohérence au secteur tout en créant une offre supplémentaire intéressante pour les entreprises. En contrepartie d'un coût supplémentaire, elles obtiendront un service supplémentaire, ce que ne prévoyait pas l'amendement précédent.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** J'entends bien ce que vous me dites, monsieur Sermier, mais vous allez pénaliser les petites et moyennes entreprises des aires urbaines de moins de 50 000 habitants, qui ont moins de possibilités en matière de versement mobilité que celles des aires urbaines plus peuplées.

*(L'amendement n° 724 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Les amendements n°s 509, 510 et 514 de Mme Valérie Rabault sont défendus.

*(Les amendements n°s 509, 510 et 514, repoussés par la commission et le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 680.

**Mme Valérie Lacroute.** Le versement mobilité dépend du nombre de salariés et non pas du nombre d'habitants. Votre argument précédent ne tient donc pas, monsieur le rapporteur.

Le présent amendement propose que la modulation du taux de versement additionnel sur le périmètre des établissements publics de coopération intercommunale – EPCI – qui le composent puisse aussi être motivée par un autre critère : l'existence d'un service régulier de transport public.

En effet, il n'est pas fiscalement juste d'imposer un versement mobilité additionnel aux entreprises qui ne sont pas desservies par des transports en commun. Cela me semble une demande cohérente.

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

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

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Avis défavorable. Le versement mobilité est un impôt et non une redevance. Il n'y a donc pas lieu de le justifier en tant que contrepartie à un service rendu.

*(L'amendement n° 680 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de cinq amendements identiques, n°s 171, 308, 421, 515 et 666.

L'amendement n° 171 de Mme Annie Genevard est défendu.

La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 308.

**M. Gilles Lurton.** Cet amendement de notre collègue Fabrice Brun rappelle que la réduction du taux de versement mobilité prenant en compte la densité démographique ne doit pas porter atteinte à l'obligation de solidarité pour l'autorité organisatrice de mobilité et doit organiser une offre de transports ne conduisant pas à une rupture d'égalité d'accès pour les populations concernées.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n° 421.

**M. Dino Cinieri.** Il s'agit de compléter l'alinéa 40 par la phrase suivante : « La réduction ou la suppression ne saurait toutefois être invoquée par le syndicat mixte pour réduire l'offre de transport sur les territoires qui en bénéficient. »

**Mme la présidente.** L'amendement n° 515 de Mme Marie-Noëlle Battistel et l'amendement n° 666 de M. Arnaud Viala sont défendus.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Avis défavorable. Ces décisions relèvent de la libre administration des collectivités territoriales.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** C'est toujours la même logique que nous souhaitons maintenir : le versement mobilité est un impôt et non une redevance pour service rendu. Avis défavorable.

*(Les amendements identiques n°s 171, 308, 421, 515 et 666 ne sont pas adoptés.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 508 de Mme Valérie Rabault est défendu.

*(L'amendement n° 508, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 2 est adopté.)*

## Article 2 bis

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements, n°s 225 et 310, tendant à rétablir l'article 2 bis et pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 225.

**M. Bertrand Pancher.** Cet amendement vise à attribuer une partie du produit de la TICPE au financement des services de mobilité dans les territoires peu denses.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 310.

**M. Jean-Marie Sermier.** Fabrice Brun a proposé cet amendement dans un but parfaitement louable : moduler le financement en fonction des opérations qui sont réalisées sur un territoire.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Sans faire durer le suspense, je dirai que la commission est défavorable à ces deux amendements puisque le Gouvernement a prévu un financement différent qui nous paraît à la fois plus dynamique et plus lisible pour les contribuables. Nous en reparlerons au moment de l'examen de la loi de finances.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Cet amendement me permet de répondre à M. Demilly qui est intervenu sur l'article 2. Je peux lui confirmer que, à l'occasion de la CMP, le Premier ministre a réaffirmé sa volonté d'attribuer une fraction de la TVA – un impôt dynamique – à ce

financement plutôt que d'y consacrer une partie de la TICPE comme proposé par la mission ruralité. Je réitère ces engagements qui se traduiront dans la loi de finances.

*(Les amendements n<sup>os</sup> 225 et 310, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés. En conséquence, l'article 2 bis demeure supprimé.)*

### Article 3

**Mme la présidente.** Je suis saisie d'un amendement de suppression n<sup>o</sup> 708.

La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour le soutenir.

**M. Jean-Marie Sermier.** En déposant cet amendement, notre collègue Arnaud Viala tenait à rappeler que des mesures aussi importantes que celles contenues dans cet article ne doivent pas être prises par ordonnances mais doivent être débattues à l'Assemblée nationale.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 708, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

*(L'article 3 est adopté.)*

### Article 4

**Mme la présidente.** La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n<sup>o</sup> 54.

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

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Nous en avons déjà parlé, monsieur Descoeur. Tous les services de mobilité sont réglementés puisque des lois et décrets s'appliquent à eux. Les lois en vigueur doivent être respectées par les collectivités locales sans qu'il soit nécessaire de le rappeler. Évitions les lois redondantes. Demande de retrait ; sinon avis défavorable.

*(L'amendement n<sup>o</sup> 54, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Sur l'amendement n<sup>o</sup> 282, je suis saisie par le groupe UDI et indépendants d'une demande de scrutin public.

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

La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir cet amendement.

**M. Stéphane Demilly.** Cet amendement particulièrement important a failli être adopté lors de la première lecture, à une voix près.

La question de l'évolution de la tarification des services de transports en commun à l'occasion des épisodes de pics de pollution est de plus en plus d'actualité. À notre avis, elle le sera de plus en plus.

Dans de telles circonstances, il est désormais fréquent que des mesures de restriction de la circulation des véhicules automobiles soient édictées, à la fois dans une optique de protection de l'environnement et de prévention en matière de santé publique.

Pour nécessaires qu'elles soient, ces mesures sont des dispositions restrictives significatives touchant à une liberté fondamentale, celle d'aller et de venir. C'est pourquoi, si des mesures de contraintes fortes liées à la circulation sont engagées en cas de pic de pollution, il nous semble indispensable que des mesures tout aussi fortes soient mises en œuvre par les autorités publiques afin de faciliter la circulation des personnes en transports en commun lors de ces épisodes.

Cet amendement vise donc à préciser, de manière très explicite, que la tarification incitative, voire la gratuité des transports en commun, entrent dans le champ de la mission des régions dans le domaine de l'organisation des modalités de l'action commune des autorités organisatrices des mobilités.

Avec cette précision, il s'agit de s'assurer que des mesures d'incitation à l'utilisation des transports en commun, lors des épisodes de fortes dégradations de la qualité de l'air, soient mises en œuvre par l'ensemble des autorités organisatrices des mobilités.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Monsieur Demilly, je m'étonne que vous demandiez un scrutin public sur cet amendement, car les collectivités ont déjà le droit de pratiquer une telle incitation. Je ne vois donc pas l'utilité d'inscrire cette possibilité dans la loi. Je demande le retrait de votre amendement et, à défaut, j'émettrais un avis défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** En effet, en cas de pic de pollution, elles ont la possibilité de définir des politiques tarifaires incitatives. C'est le cas, par exemple, à Paris : Île-de-France Mobilités pratique un forfait jour à 3,50 euros. Je demande le retrait de cet amendement et, à défaut, j'émettrais un avis défavorable.

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

**M. Hubert Wulfranc.** Je remercie notre collègue Demilly de remettre le couvert dans ce domaine. C'est une question de simple bon sens pour lutter contre le réchauffement climatique et aussi pour que les usagers de la route aient une compensation lorsqu'ils sont contraints de changer de mode de transport entre leur domicile et leur travail.

Nous avons été nombreux sur ces bancs à demander une disposition législative d'ordre généraliste. Nous sommes trop souvent confrontés à des dispositions aléatoires qui n'obligent pas les AOM à prendre ces dispositions de simple bon sens qui n'ont rien de dogmatique ou de politicien, contrairement à d'autres mesures proposées dans le cadre de ce texte.

Je remercie à nouveau Stéphane Demilly pour cet amendement, que nous approuverons.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Stéphane Demilly.

**M. Stéphane Demilly.** Je remercie M. Wulfranc de ses propos. Lorsqu'il y a des problèmes forts, il faut des réponses fortes. Face à ces pics de pollution, il faut savoir ce que l'on veut ! Je vous invite donc à prendre des actes politiques significatifs.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Christophe Naegelen.

**M. Christophe Naegelen.** Il faut savoir ce que l'on veut ! On essaie de trouver toutes les solutions pour lutter contre le réchauffement climatique et la pollution ; or M. Demilly nous propose une solution. Qui plus est, cette mesure existe déjà – vous l'avez dit vous-même, monsieur le rapporteur –, mais elle doit être prise à l'initiative des collectivités, ce qui crée indirectement une inégalité entre les territoires dans la mesure où certaines collectivités veulent agir alors que d'autres ne le peuvent ou ne le veulent pas.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Vous êtes donc pour l'écologie punitive !

**M. Christophe Naegelen.** L'État doit donc s'investir et décider de rendre les transports publics gratuits dès l'instant où l'on constate des pics de pollution, de sorte à faire économiser de l'argent à nos concitoyens, à dissuader ces derniers de prendre leur propre véhicule et à diminuer ainsi la pollution. Ce serait un acte fort ! Il serait bon que le Gouvernement approuve cette mesure et donne à l'amendement n° 282 un avis favorable.

**Mme la présidente.** La parole est à M. André Chassaigne.

**M. André Chassaigne.** Je vais vous faire une confidence. Je n'avais pas prévu de participer à ce débat, d'autant que mon collègue Hubert Wulfranc défend très bien nos propositions. J'étais dans mon bureau et je suivais les débats à la télévision, comme nous le faisons souvent. (« Ah ! » sur plusieurs bancs.) Or j'ai décidé de regagner l'hémicycle, tant j'ai été choqué par certaines réponses, certains avis défavorables donnés à des amendements et fondés sur une argumentation fallacieuse.

Comme je n'étais pas en séance, il est trop tard pour que j'intervienne sur ces sujets. Cependant, sans rentrer dans le détail, je veux évoquer la gratuité des transports : vous avez dévoyé cette proposition en affirmant que l'amendement allait imposer la gratuité des transports alors qu'il ne visait qu'à la favoriser, à engager un mouvement en faveur de celle-ci.

**M. Christophe Naegelen.** Tout à fait !

**M. André Chassaigne.** Vous avez balayé cette proposition en déformant complètement le contenu de l'amendement.

S'agissant de l'étalement urbain, c'était encore pire. Monsieur le secrétaire d'État, vous avez répondu qu'il n'y aurait pas de problème, du fait des plans locaux d'urbanisme. Mais le problème n'est pas là ! Chacun sait qu'en l'état actuel de la législation, c'est au moment de la concrétisation des schémas, notamment des SCOT, et non au moment du vote ou de l'application des plans locaux d'urbanisme, que l'on peut faire jouer l'étalement urbain. J'ai relu le texte : tel qu'il est rédigé, il permettra, au nom même de la lutte contre l'étalement urbain, d'émettre des avis défavorables à la réalisation d'un SCOT et de continuer à empêcher toute construction en milieu rural, comme dans le cadre des lois d'urbanisme actuellement en vigueur.

Lors de la discussion de l'amendement n° 282, j'étais arrivé en séance depuis un moment, même si je n'étais pas encore intervenu. Monsieur le rapporteur, il y a de la mauvaise foi dans votre réponse. Vous dites qu'on ne peut pas imposer la gratuité des transports dans toutes les communes. Or je vous invite à relire l'article 4 : « [...] la région est chargée d'organiser, en qualité de chef de file, les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité, notamment en ce qui concerne : les différentes formes de mobilité et l'intermodalité [...] ; la création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux [...] ; les modalités de gestion des situations dégradées [...] ». Je ne vois là aucune obligation ! D'ailleurs, cette disposition est déjà appliquée en grande partie : le projet de loi reprend les champs d'intervention possibles de la région, sans que la liste soit exhaustive, puisqu'il utilise le mot « notamment ».

Alors que nous avons aujourd'hui besoin de gestes forts sur la question du réchauffement climatique et de la pollution, cet amendement permet justement d'envoyer un signal. Dans certaines circonstances, il est nécessaire d'assurer la gratuité des transports afin de lutter contre la pollution, pour des raisons tenant à la santé de nos concitoyens. Or vous baissez le rideau. Vous avez fait de même pour un autre amendement relatif à la gratuité des transports, ainsi que pour un amendement relatif à l'étalement urbain, parce que vous refusez de prendre en compte des propositions qui ne viennent pas de vous. (*Protestations sur plusieurs bancs du groupe LaREM.*) Vous tirez le rideau – le rideau de fer.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Thierry Benoit.

**M. Thierry Benoit.** Monsieur le secrétaire d'État, monsieur le rapporteur, je m'étonne de votre réponse. Vous nous expliquez aujourd'hui que les collectivités territoriales, notamment les régions, qui sont les autorités organisatrices de la mobilité, peuvent organiser la gratuité des transports publics. Or l'amendement n° 282 de Francis Vercamer, défendu par notre collègue Stéphane Demilly, vise à permettre à l'État de décider, en cas de situation exceptionnelle de pollution, à l'unisson et à travers les régions de France, qu'il faut mettre en place une incitation à réduire le coût des transports, voire à rendre ces derniers gratuits.

Par ailleurs, je veux m'adresser à celles et ceux d'entre nous qui sont conseillers régionaux, et donc, par nature, autorités organisatrices de la mobilité. Quelles sont les grandes régions concernées par cette mesure ? La principale région est l'Île-de-France, qui compte 12 millions d'habitants, suivie par la région Auvergne-Rhône-Alpes, qui en compte 8 millions, puis par les Hauts-de-France, avec quasiment 6 millions d'habitants. En cas de situation exceptionnelle, nous pensons, au groupe UDI-I, qu'il ne convient pas de saucissonner administrativement la problématique de la qualité de l'air ou, plus largement, la problématique environnementale. C'est au moins à l'échelle de la métropole que cette problématique doit être abordée. Il revient donc à l'État d'inciter les collectivités à réduire la tarification des transports publics, voire à en organiser la gratuité.

Les députés ont donc toute légitimité, ce soir, pour voter cet amendement qui ne fera obstacle ni ne créera de difficultés financières à personne. On incite les collectivités soit à réduire les tarifs des transports, soit, pour celles qui le peuvent, à en organiser la gratuité. (*Applaudissement sur les bancs du groupe UDI-I.*)

**M. Christophe Naegelen.** Excellent !

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

**M. Jean-Marie Sermier.** L'amendement de notre collègue Francis Vercamer constitue un geste fort à deux niveaux. Tout d'abord, il permet d'agir en faveur de l'environnement puisque, dans le cadre d'un changement climatique reconnu, les pics de pollution se succèdent malheureusement ; or on sait que, lors de ces pics de pollution, l'un des moyens de réduire rapidement l'émission de particules et de gaz à effet de serre consiste à promouvoir le transport collectif. Par ailleurs, cet amendement permettra de faire un geste fort en faveur de la santé de nos concitoyens, malmenée lors de ces pics de pollution.

Le groupe Les Républicains votera donc cet amendement, ...

**M. Christophe Naegelen.** Très bien !

**M. Jean-Marie Sermier.** ...d'autant que certaines régions agissent déjà dans ce sens, comme cela a été dit. Ainsi, la région Île-de-France, présidée par Mme Péresse, module déjà le prix des transports lors des pics de pollution. Cet amendement n'entraîne pas de charge nouvelle pour les finances publiques puisqu'il crée une incitation et non une obligation à la gratuité. C'est un amendement mesuré que vous pouvez tout à fait voter.

**M. Thierry Benoit.** Et la qualité de l'air sera aussi bonne que dans le Jura !

**M. Jean-Marie Sermier.** Ça, ce sera difficile ! (*Sourires.*)

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

**M. Hubert Wulfranc.** Il y a là une vraie question qui tient au parallélisme des formes et à la cohérence politique en termes de compétences et de responsabilité. Aujourd'hui, chacun s'accorde à dire que le débat sur l'épandage des pesticides est au cœur de l'actualité. Les maires ont été rappelés à l'ordre par les préfets et le Gouvernement, ce dernier indiquant très clairement qu'il était de sa responsabilité d'arrêter les mesures relatives à l'épandage. Très concrètement, cela signifie que l'État se considère comme l'autorité légitime pour régler dans le domaine de la santé publique. Or nous ne débattons pas ici d'une question qui doit être tranchée : il n'est question que d'un état des lieux visant à déterminer si l'on se trouve en situation de pic de pollution attentatoire à la santé publique. J'en appelle au parallélisme des formes et à la cohérence politique, et j'invite tout député souhaitant poser un geste fort à voter cet amendement des deux mains.

**M. Jean-Marie Sermier.** Très bien !

**M. Éric Ciotti.** L'amendement est excellent !

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

**M. Christophe Bouillon.** Je vais voter cet amendement, qui me semble de bon sens. Cependant, il ne vise qu'à favoriser la gratuité des transports après avoir constaté un pic de pollution. Ce n'est pas trop tard, mais le pic est déjà là ! Aussi, au-delà des arguments relatifs à la santé publique et à l'environnement développés par mes éminents collègues, cet amendement peut aussi être l'occasion de favoriser l'appropriation des transports collectifs par nos concitoyens – c'est un aspect qu'il ne faudrait pas négliger. Beaucoup de personnes empêchées d'utiliser leur véhicule pendant une période de pic de pollution se tournent vers les transports en commun et découvrent ainsi ce mode de transport. Il y a donc là également une mesure de sensibilisation, de pédagogie.

Cet amendement est non seulement bon pour la santé et pour l'environnement – il permettra de ne pas aggraver les pics de pollution constatés –, mais il donnera aussi sans doute à beaucoup d'habitants l'occasion de découvrir le fonctionnement des transports en commun. C'est la raison pour laquelle je le voterai également des deux mains.

**M. Thierry Benoit.** Excellent !

**Mme la présidente.** Je mets aux voix l'amendement n° 282.

(*Il est procédé au scrutin.*)

**Mme la présidente.** Voici le résultat du scrutin :

Nombre de votants .....	64
Nombre de suffrages exprimés .....	61
Majorité absolue .....	31
Pour l'adoption .....	22
contre .....	39

(*L'amendement n° 282 n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Stéphane Demilly, pour soutenir l'amendement n° 552.

**M. Stéphane Demilly.** En qualité de chef de file, la région est chargée d'organiser les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité. Cet amendement vise à lui conférer également cette responsabilité en ce qui concerne la planification et la coordination du « déploiement de points de recharge de véhicules électriques ou hybrides et de stations d'avitaillement en hydrogène, en gaz naturel liquéfié ou en gaz naturel comprimé ».

L'objectif d'un tel cadre d'action régional, qui sera pris en compte dans les contrats opérationnels de mobilité, est d'assurer un développement plus rapide des carburants alternatifs et de favoriser une répartition homogène et pertinente des points de recharge et d'avitaillement sur l'ensemble des territoires relevant de l'autorité organisatrice régionale. C'est en effet l'échelon régional qui apparaît le plus pertinent pour garantir un maillage territorial suffisamment dense et régulier de points de recharge et d'avitaillement en carburants alternatifs. Cet amendement s'inscrit donc parfaitement dans l'esprit du projet de loi, qui vise à éviter les zones blanches et les ruptures de prise de charge, notamment dans les territoires les plus ruraux.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Nous pensons que cette question a vocation à être traitée dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité plutôt que dans le cadre du chef de filat des régions. Donc retrait ou défavorable.

(*L'amendement n° 552, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.*)

**Mme la présidente.** La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n° 270.

**M. Dino Cinieri.** La LOM entend faciliter la mobilité du quotidien et donner la priorité au report modal sur les modes actifs, dont le vélo. Circuler à vélo est une possibilité ouverte au plus grand nombre dès lors que des infrastructures et des services adaptés le permettent.

Par ailleurs, le schéma régional des véloroutes est la colonne vertébrale des aménagements cyclables au niveau régional. Sa notoriété, d'une part, et son rôle d'itinéraire magistral, notamment en entrée des agglomérations, d'autre part, en font la base des schémas locaux qui supportent la mobilité du quotidien. La porosité constatée des pratiques montre que la pratique de loisir entraîne une pratique de mobilité quotidienne dans les territoires. Si la région intervient rarement en qualité de maître d'ouvrage des infrastructures cyclables, il est important de souligner son rôle en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ce sera un avis défavorable, non que je ne sois pas d'accord avec vous, mais l'article 22 bis du projet de loi rend déjà obligatoire l'élaboration d'un schéma national des véloroutes. Celui-ci s'appuiera bien évidemment sur les schémas régionaux là où ils existent, mais ceux-ci ne seront pas obligatoires, même si j'engage les régions à en établir. Je suis donc défavorable à l'introduction d'une telle obligation.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Il est défavorable dans la mesure où la région et les AOM, en coordination avec les gestionnaires de voirie, auront à créer les conditions d'un maillage cohérent à l'échelle du bassin de mobilité.

*(L'amendement n° 270 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de trois amendements, n°s 56, 151 et 681, pouvant être soumis à une discussion commune.

Les amendements n°s 56 et 151 sont identiques.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 56.

**M. Vincent Descoeur.** Il s'agit d'un amendement de bon sens, proposé dans un souci de simplification auquel vous ne sauriez être indifférent. Cet amendement vise tout simplement à éviter à la région d'engager un travail de cartographie des bassins de mobilité dès lors que celui-ci aura déjà été effectué avant la promulgation de cette loi.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Pierre Cordier, pour soutenir l'amendement n° 151.

**M. Pierre Cordier.** La définition des bassins de mobilité répond à une logique d'organisation territoriale. Certains territoires ont déjà procédé à cet exercice de définition et de délimitation des différents flux de transport en déterminant une maille fine et cohérente par rapport aux enjeux locaux.

Le présent amendement de notre collègue Saddier vise donc à éviter d'engager ce travail lorsqu'il aura déjà été effectué.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 681.

**Mme Valérie Lacroute.** Le rapporteur nous disait tout à l'heure qu'il ne fallait pas alourdir les SRADDET en y intégrant le plan de mobilité. Partageant ce souci d'économie et afin d'éviter à la région de refaire un travail de définition des bassins de mobilité déjà effectué, nous proposons de lui

laisser un délai de trois ans pour promulguer la LOM et intégrer le travail de cartographie déjà fait en matière de mobilité.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Je suis ravi de voir que, pour une fois, nous sommes d'accord ! (*Exclamations sur les bancs du groupe LR.*) Nous vous avons déjà dit en première lecture que la plupart des régions ayant déjà entamé un travail de cartographie des mobilités n'auront pas à refaire des schémas de mobilité. Nous ne maintenons qu'une obligation, nous l'avons dit et redit : leur soumission à la procédure de consultation prévue par la LOM. Vos amendements étant satisfaits, je vous demande de les retirer ; sinon, l'avis sera défavorable.

Par ailleurs, je ne suis pas partisan d'un délai.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Le texte est de bon sens : il n'y a pas lieu de refaire des études qui ont déjà été faites ni une consultation qui a déjà eu lieu. Je crois donc qu'il satisfait complètement les objectifs et de simplification et de concertation. D'où ma demande de retrait.

*(Les amendements identiques n°s 56 et 151 ne sont pas adoptés.)*

*(L'amendement n° 681 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements, n°s 422 et 21, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n° 422.

**M. Dino Cinieri.** Cet amendement vise à préciser les modalités de nomination des membres du comité des partenaires en ajoutant une condition de représentativité pour les acteurs professionnels et une condition d'agrément pour les associations d'utilisateurs.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 21.

**M. Vincent Descoeur.** Il a été défendu par M. Cinieri.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Défavorable comme en première lecture : laissons les AOM décider elles-mêmes les conditions de création de leur comité de partenaires.

*(Les amendements n°s 422 et 21, repoussés par le Gouvernement, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 55.

**M. Vincent Descoeur.** Cet amendement découle de la même logique que l'amendement n° 41 que j'ai défendu précédemment. Il vise à s'assurer que les représentants des professionnels de la mobilité soient ceux désignés par voie réglementaire.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Nous l'avons déjà dit, monsieur le député, nous tenons particulièrement à ce que les autres acteurs que l'AOM choisira d'inclure dans son

comité des partenaires ne soient pas énumérés uniformément par un règlement national, mais définis librement par chaque AOM. Donc retrait ou avis défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** L'idée est que les usagers et les financeurs soient représentés au sein du comité des partenaires et que les collectivités aient pour le reste toute latitude pour le composer comme elles le souhaitent. Je demande donc le retrait de l'amendement et à défaut l'avis sera défavorable.

*(L'amendement n° 55 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements, n°s 227 et 682, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Bertrand Pancher, pour soutenir l'amendement n° 227.

**M. Bertrand Pancher.** Le projet de loi prévoit que les AOM créent des comités de partenaires dont elles fixent la composition et les modalités de fonctionnement, ce qui est de bon sens.

L'alinéa 18 prévoyait de réunir le comité des partenaires avant toute « évolution substantielle » de l'offre de transport ou de la politique tarifaire. Cette formule nous semble insuffisamment précise juridiquement et susceptible d'interprétations diverses, donc source de contentieux.

Pour éviter toute insécurité juridique, nous proposons de maintenir l'obligation de réunir le comité au moins une fois par an pour permettre un dialogue avec les parties prenantes sur la politique de mobilité, sans lier cette obligation à la notion « d'évolution substantielle ». C'est pratiquement un amendement rédactionnel.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 682.

**Mme Valérie Lacroute.** Je serais ravie que M. le rapporteur ou M. le secrétaire d'État nous donne une définition de la notion d'« évolution substantielle », dont je ne vois pas l'intérêt ici, le texte prévoyant déjà l'obligation de réunir le comité au moins une fois par an, ce qui est d'une logique évidente.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Nous ne sommes effectivement pas parvenus à nous accorder en commission sur la définition d'une formule qui me paraît claire : il s'agit d'une évolution qui modifie les règles de façon importante et suppose en conséquence l'accord des partenaires. C'est pourquoi nous préférons qu'elle figure dans le projet de loi, d'autant qu'elle n'est source d'aucun préjudice, le comité étant consulté au moins une fois par an. Je ne vois donc pas pourquoi ces mots vous gênent à ce point.

Retrait ou défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, rapporteur.** La formule d'« évolution substantielle » est utilisée dans le droit des contrats et celui des marchés publics, et son interprétation par les gens qui ont à en juger me paraît être tout à fait établie et ne pas

prêter à confusion. J'entends votre crainte de consultations permanentes, mais je crois que le droit vous en protège, madame Lacroute.

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

**Mme Valérie Lacroute.** Pour connaître un peu le secteur des transports, je peux vous dire que cette formule est très floue. Il arrive d'ailleurs souvent qu'on précise ce qu'on entend par « substantiel », par exemple en fixant un seuil de 5 % de l'évolution de l'offre de transport comme condition pour engager des consultations.

Il est bien dommage qu'après des dizaines d'heures de débat vous refusiez d'approuver un amendement de l'opposition proposant une précision à caractère purement technique, voire rédactionnel. Cela aurait été un signal positif.

**Mme la présidente.** La parole est à M. le secrétaire d'État.

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Croyez bien, madame Lacroute, que j'ai envie de vous faire plaisir, mais j'ai l'impression que, sans ce terme de « substantiel », il arriverait ce que vous craignez : toute évolution serait soumise à consultation.

*(Les amendements n°s 227 et 682, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 683 de Mme Valérie Lacroute est défendu.

*(L'amendement n° 683, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Emmanuelle Anthoine, pour soutenir l'amendement n° 158.

**Mme Emmanuelle Anthoine.** Mon collègue Saddier rappelle que le syndicat mixte de type loi SRU dispose de trois compétences obligatoires visant à favoriser l'intermodalité au sein d'un territoire : la coordination des services, la mise en œuvre d'un système d'information à l'intention des usagers et la création d'une tarification coordonnée et de titres de transport uniques ou unifiés. Il semble essentiel que, en sa qualité de chef de file en matière d'intermodalité, la région soit représentée au sein de chaque syndicat mixte de type loi SRU existant sur son territoire.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Cet amendement introduit une redondance. Il est déjà prévu que les régions, en qualité d'autorités organisatrices de la mobilité régionale, fassent partie des acteurs ayant le droit de s'associer au sein d'un syndicat mixte SRU. L'amendement est donc satisfait. J'en demande le retrait. À défaut, j'émettrai un avis défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** L'amendement est satisfait dans la mesure où, à l'alinéa 24, sont visées les autorités organisatrices de la mobilité et les autorités organisatrices de la mobilité régionale. J'en demande le retrait.

*(L'amendement n° 158 n'est pas adopté.)*

*(L'article 4 est adopté.)*

**Article 5**

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 182.

**M. Jean-Marie Sermier.** Il est ici question, une nouvelle fois, de l'étalement urbain. Nous proposons la suppression de l'alinéa 8 de l'article 5, qui induit une fragilisation juridique de l'ensemble des documents d'urbanisme réalisés par les collectivités: il lie en effet l'étalement urbain et la constructibilité d'une manière sous-jacente. Ce sujet est capital et, je l'ai indiqué dans la discussion générale, c'est notre principal point de divergence. Vous vous apprêtez à pénaliser des dizaines de milliers de communes rurales en raison de leur incapacité financière à mettre en place des transports collectifs.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** L'alinéa 8 que vous voulez supprimer, monsieur Sermier, a précisément été ajouté pour vous rassurer. Il précise ainsi: « Le 1<sup>o</sup> est complété par les mots: "en tenant compte de la nécessaire limitation de l'étalement urbain telle qu'encadrée par les plans locaux d'urbanisme ou les plans locaux d'urbanisme intercommunaux". » C'est pourtant l'amendement que vous voulez supprimer! Je ne comprends pas cette position.

**M. Jean-Marie Sermier.** Nous voulons parler d'étalement urbain.

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Par ailleurs, l'exposé sommaire des motifs de votre amendement me paraît inexact, car il ne correspond en rien à l'alinéa 8.

**M. Jean-Marie Sermier, rapporteur.** Au contraire!

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Votre exposé sommaire évoque une « formulation imprécise qui n'apporte rien au texte tel que rédigé actuellement qui évoque déjà la protection de l'environnement et de la santé ». Quel rapport avec l'étalement urbain? Je demande le retrait de l'amendement. Sinon, j'émettrai un avis défavorable.

*(L'amendement n° 182, repoussé par le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n° 424.

**M. Dino Cinieri.** Il vise à préciser que le plan de mobilité doit s'assurer que les habitants de tous les territoires, même isolés, ont accès aux services de mobilité.

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

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

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Avis défavorable, dans la mesure où la rédaction actuelle du texte est suffisamment englobante pour couvrir toutes les spécificités, notamment celle dont il est ici question.

*(L'amendement n° 424 n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Emmanuelle Anthoine, pour soutenir l'amendement n° 156.

**Mme Emmanuelle Anthoine.** L'objet de cet amendement est de prendre en compte, outre les territoires moins denses ou ruraux, l'accessibilité des services de mobilité aux habitants des territoires enclavés ou isolés.

*(L'amendement n° 156, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 545 rectifié de la commission est un amendement de coordination.

*(L'amendement n° 545 rectifié, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 684 de Mme Valérie Lacroute est défendu.

*(L'amendement n° 684, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 312 et 443.

La parole est à M. Gilles Lurton, pour soutenir l'amendement n° 312.

**M. Gilles Lurton.** Il vise à ce que le plan de mobilité puisse recueillir l'expertise d'une entité qui connaisse précisément les spécificités du territoire et des enjeux afférents: région, département, communauté de communes ou syndicat intercommunal de transport.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n° 443.

**M. Dino Cinieri.** Le plan de mobilité régira l'ensemble des actions à conduire en faveur de la mobilité. Il doit donc, lui aussi, prendre en compte le développement potentiel de nouvelles offres de déplacement et de mobilité. Il est par conséquent indispensable qu'il recueille l'expertise de deux acteurs qui connaissent précisément les spécificités du territoire et des enjeux, comme la région, le département, la communauté de communes ou le syndicat intercommunal de transport.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Nous demandons le retrait de cet amendement: s'il devait être maintenu, nous y serions défavorables. En effet, cet amendement est satisfait. Par ailleurs, la formulation qu'il propose – « le plan mobilité est soumis pour avis consultatif à au moins une entité du territoire concerné par celui-ci » – paraît insuffisamment précise. Il est déjà prévu que les services de l'État, les régions, les départements et les gestionnaires d'infrastructures de transport soient associés à l'élaboration d'un plan de mobilité. En outre, les représentants des professions et des usagers des transports ainsi que des associations de personnes handicapées, les chambres de commerce et d'industrie et les associations agréées de protection de l'environnement doivent être consultés sur le projet de plan de mobilité s'ils le demandent.

*(Les amendements identiques n° 312 et 443, repoussés par le Gouvernement, ne sont pas adoptés.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 760, deuxième rectification, de M. Bruno Millienne, rapporteur, est un amendement de coordination.

*(L'amendement n° 760, deuxième rectification, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 761 de M. Bruno Millienne, rapporteur, est rédactionnel.

*(L'amendement n° 761, accepté par la commission et le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de trois amendements, n° 57, 172 et 59, pouvant être soumis à une discussion commune.

La parole est à M. Vincent Descoeur, pour soutenir l'amendement n° 57.

**M. Vincent Descoeur.** Je défendrai les amendements n° 57 et 59, inspirés de l'Association nationale des élus de la montagne – ANEM –, visant à compléter le titre de la section du code des transports relative aux plans de mobilité rurale pour y ajouter la notion de plan de mobilité de montagne. En effet, la section en question reconnaît l'existence de plans de mobilité de montagne.

**Mme la présidente.** La parole est à M. Jean-Marie Sermier, pour soutenir l'amendement n° 172.

**M. Jean-Marie Sermier.** À l'alinéa 71, l'amendement d'Annie Genevard, présidente de l'ANEM, propose d'insérer les mots « rurale ou de montagne » après le mot « mobilité ». Cette précision est importante, car il existe des zones de montagne qui ne sont pas en zone rurale. Or il est important de déployer une politique de transport en zone de montagne. Je pense notamment aux stations d'hiver ou aux cols parfois fermés, qui peuvent nécessiter une politique de transport différentielle.

**Mme la présidente.** L'amendement n° 59 de M. Vincent Descoeur a été défendu.

Quel est l'avis de la commission ?

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Il est défavorable. Le remplacement du plan de mobilité rurale par un plan de mobilité simplifié, comme l'a prévu notre commission en première lecture, présente l'avantage de couvrir l'ensemble des territoires dans toute leur diversité, qu'ils soient ruraux, insulaires, de montagne, etc. De plus, si nous adoptions cet amendement, la loi comporterait des plans de mobilité simplifiés ou de montagne, ce qui impliquerait que les plans en montagne ne puissent pas être élaborés selon une procédure simplifiée et moins contraignante.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** Même avis.

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

**M. Vincent Descoeur.** À force de simplifier, on dilue la notion de montagne. C'est pourtant dans cet hémicycle qu'a été adoptée une loi dite montagne qui reconnaît la spécificité de ce territoire. Si, chaque fois qu'on utilise un terme générique, on estime qu'il n'est pas utile de citer la

montagne au motif qu'elle est déjà incluse, on va à l'encontre de tout ce qui a été fait pour reconnaître les spécificités de la montagne. C'est regrettable.

*(Les amendements n° 57, 172 et 59, successivement mis aux voix, ne sont pas adoptés.)*

**Mme la présidente.** La parole est à M. Dino Cinieri, pour soutenir l'amendement n° 221.

**M. Dino Cinieri.** Des itinéraires cyclables linéaires, continus et sécurisés sont indispensables à un maillage cyclable cohérent. Le report modal de la voiture individuelle vers le vélo, pour des distances allant jusqu'à 15 kilomètres, voire au-delà grâce au vélo à assistance électrique, sera rendu possible par ce maillage du territoire à l'échelle locale, départementale, régionale et nationale.

*(L'amendement n° 221, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 579 de Mme Béatrice Descamps est défendu.

*(L'amendement n° 579, repoussé par la commission et le Gouvernement, n'est pas adopté.)*

**Mme la présidente.** L'amendement n° 544 de M. Bruno Millienne, rapporteur, est un amendement de coordination.

*(L'amendement n° 544, accepté par le Gouvernement, est adopté.)*

**Mme la présidente.** Je suis saisie de deux amendements identiques, n° 410 et 686.

La parole est à M. Michel Castellani, pour soutenir l'amendement n° 410.

**M. Michel Castellani.** Il vise à intégrer dans les SRADDET la localisation des activités logistiques, dans un objectif de cohérence et pour éviter, en particulier, le mitage des régions situées le long des axes de communication.

**Mme la présidente.** La parole est à Mme Valérie Lacroute, pour soutenir l'amendement n° 686.

**Mme Valérie Lacroute.** Comme l'a souligné M. Castellani, il est important d'intégrer dans les SRADDET, schémas pertinents à l'échelle régionale, la localisation des activités logistiques qui sont de plus en plus prégnantes sur nos territoires.

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

**M. Bruno Millienne, rapporteur.** Ces deux amendements sont satisfaits, puisque l'ajout que vous recommandez figure dans le paragraphe 3 de l'article 5 du projet de loi. Je demande le retrait de ces amendements ou émettrai un avis défavorable.

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

**M. Jean-Baptiste Djebbari, secrétaire d'État.** La prise en compte des enjeux logistiques figure également à l'alinéa 88 de l'article 5. Avis défavorable.

*(Les amendements identiques n° 410 et 686 ne sont pas adoptés.)*

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

2

#### ORDRE DU JOUR DE LA PROCHAINE SÉANCE

**Mme la présidente.** Prochaine séance, demain, à quinze heures :

Discussion, sur le rapport de la commission mixte paritaire, du projet de loi relatif à l'énergie et au climat ;

Suite de la discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi d'orientation des mobilités.

La séance est levée.

*(La séance est levée à minuit.)*

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

SERGE EZDRA

**ERRATUM**

*Au journal officiel – Compte rendu intégral des débats de l'Assemblée nationale –  
du mercredi 10 juillet 2019 (parution n°86)*

Dans l'intervention du ministre, lors de l'examen des amendements 88 et 89, après l'article 4 ter :

Au lieu de : « je pense très fort aux DCF, les dirigeants commerciaux de France, (...) »

Lire : « je pense très fort à l'ADCF (Assemblée des communautés de France), (...) »