

---

**TRANSPORTS**

07 mars 2019

**Loi d'orientation des mobilités : les principaux amendements adoptés en commission au Sénat**

Présenté le 26 novembre en Conseil des ministres, le projet de loi d'orientation des mobilités, qui se veut le texte le plus ambitieux en la matière depuis la Loti de 1982, a enfin commencé son parcours parlementaire. Son examen en commission, au Sénat, a eu lieu hier, et les sénateurs ont déjà adopté près de 240 amendements – sur les 620 qui avaient été déposés. Tour d'horizon des plus importants d'entre eux.

**Autorités organisatrices et transferts de compétences**

Dans la partie du texte consacrée à la création des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) y compris dans les communautés de communes, plusieurs amendements d'importance ont été adoptés. L'un d'entre eux notamment allonge le délai avant lequel une communauté de communes devra choisir de transférer ou non à la région la compétence d'organisation de la mobilité. L'échéance fixée dans le texte initial (30 septembre 2020) apparaît aux sénateurs trop proche des élections municipales. La délibération serait donc remise au 31 décembre 2020 pour une prise d'effet au 1er juillet 2021.

Un autre amendement assouplit les règles de réversibilité, c'est-à-dire les cas où la région « rendrait » la compétence mobilité à une communauté de communes. Dans le texte initial, une telle réversibilité ne pouvait exister que si la communauté de communes fusionnait avec une autre ou adhérerait à un syndicat mixte. L'amendement adopté prévoit aussi la possibilité d'un simple « accord » volontaire entre la région et l'EPCI.

À l'article de la loi permettant aux régions de déléguer, par convention, tout ou partie d'un service à un EPCI ou une autre AOM, les sénateurs ont ajouté : « ou à un syndicat mixte de transport ».

**Versement mobilité et financement**

Le projet de loi prévoit la transformation du versement transport en « versement mobilité » (VM). Il prévoit que dans les communautés de communes, la levée du VM soit conditionnée à l'organisation d'un service de transport régulier. « *Les autorités organisatrices souhaitant privilégier d'autres formes de mobilités ne disposent donc d'aucune ressource dédiée* », ont déploré les sénateurs, qui ont donc autorisé par amendement la levée d'un VM même quand l'AOM n'organise pas de services réguliers de transport, en le limitant à un taux de 0,3 %.

En matière de financement également, les sénateurs ont adopté un amendement intéressant permettant qu'une fraction de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE) puisse être attribuée aux communautés de communes « *qui organisent un ou plusieurs services de mobilité* ». Ils estiment en effet que le seul versement mobilité ne sera pas suffisant dans les zones peu denses. Ce financement nouveau serait accordé aux AOM dans lesquelles le rendement du versement mobilité serait « *inférieur à un montant fixé par voie réglementaire* ».

Financement toujours : une autre disposition adoptée permettrait, là où des zones à faible émission (ZFE) ont été instaurées, de reverser aux communes le produit des amendes relatives au non-respect de la ZFE, si elles ont mis en place à leurs frais des dispositifs de contrôle.

**Free-floating, ZFE, infrastructures...**

Les sénateurs ont également adopté toute une série d'amendements sur des sujets divers.

L'un d'eux permettrait d'étendre aux polices municipales la possibilité de mettre en place des dispositifs de contrôle automatisé des voies réservées (faculté qui n'appartenait dans le texte initial qu'aux forces de l'ordre nationales).

Les plans locaux de déplacement, en Île-de-France, « *peinant à être déployés* », deviennent, dans la version Sénat du texte, obligatoires.

En matière de « free-floating » (mise à disposition en libre-service et sans point d'attache de flottes de vélos, trottinettes et autres engins de déplacement personnel), les sénateurs souhaitent davantage de régulation : ils ont adopté un amendement obligeant les communes et EPCI à soumettre ces services « *au régime d'autorisation préalable* ». L'amendement liste les prescriptions exigibles.

Parmi les autres amendements adoptés, on notera la possibilité de mettre en place des tarifications solidaires pour le stationnement, en fonction des revenus des ménages, comme cela se fait pour l'accès au transport collectif ; l'exigence de dresser un inventaire des ouvrages d'art et des ponts, avec « *un accompagnement de l'État* » pour « *l'entretien et la réparation* » de ces ouvrages et la mise en place d'une méthodologie globale.

Enfin, les sénateurs ont demandé, par amendement, que le gouvernement publie en annexe de la future loi la liste « *intégrale* » des projets inscrits dans les différents scénarios envisagés par le Conseil d'orientation des infrastructures, afin que « *les élus locaux et les citoyens* » puissent en avoir connaissance. Dans le même domaine, ils demandent que soient « *sanctuarisées* » les ressources de l'Agence de financement des infrastructures de transport en France (Afitf), « *dont le budget ne doit pas dépendre de ressources fluctuantes et imprévisibles* ».

Le texte sera examiné en séance publique, au Sénat, à partir de mardi prochain.

Franck Lemarc