

# Propositions d'amendements au projet de loi d'orientation des mobilités (LOM)

---

## Titre 1 : Améliorer la gouvernance en matière de mobilité

### Amendement n° 1 : Réintroduction des contrats opérationnels de mobilité

#### **Article 4**

Les alinéas 1 à 12 sont remplacés par les alinéas suivants :

« I.- Le code des transports est ainsi modifié :

« 1° Le titre Ier du livre II de la première partie est complété par un chapitre ainsi rédigé :

« CHAPITRE V - Modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité

« Section 1 - Dispositions générales

« Art. L 1215-1. – I. – Dans le respect des orientations du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires visé à l'article L. 4251-1 du code général des collectivités territoriales, la région élabore à l'échelle de chaque bassin de mobilité, avec les autorités organisatrices de la mobilité, les syndicats mixtes de transport visés au L. 1231-10 du code des transports et les départements présents sur ce bassin, un contrat opérationnel de mobilité. Ce contrat peut associer les établissements publics de coopération intercommunale ou tout autre partenaire, notamment les gestionnaires de gares concernés.

« Le contrat opérationnel de mobilité fixe les modalités de coordination des autorités organisatrices de la mobilité visées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 et des gestionnaires de réseaux de transport, et la continuité des services de mobilité, notamment aux différents pôles d'échange multimodaux visés aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3.

« Il intègre au moins les points suivants :

« 1° Les modalités de coordination des différentes formes de mobilité et l'intermodalité, sur les plans de l'offre, des horaires, de la tarification, de l'information, de la billettique multimodale et des systèmes de mobilité comme un service et de l'accueil du public, avec un point d'attention pour le parcours des personnes à mobilité réduite ;

« 2° La création, l'aménagement, le niveau de service, la qualité d'accueil et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux, de parcs P+R, de réalisation de voies réservées pour les transports en communs et le covoiturage et des aires de mobilité en milieu rural, ainsi que le système de rabattement et de diffusion associé à ces pôles ;

« 3° La qualité de service et la gestion des situations dégradées pour assurer au quotidien la continuité du service rendu.

*« 4° le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et des actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale.*

*« Le contrat précise les résultats attendus et les indicateurs de suivi.*

*« Il précise, le cas échéant les procédures communes, les modalités de collaboration, les outils partagés.*

*« Un bilan est effectué chaque année. »*

## **EXPOSE SOMMAIRE**

Afin de renforcer la cohérence et la continuité des services de mobilité à l'échelle des bassins de mobilité, le présent amendement réintroduit les contrats opérationnels de mobilité envisagés dans une précédente version du projet. Ces contrats sont conclus entre la région et les autorités organisatrices présentes sur le bassin de mobilité, ainsi que, le cas échéant, les gestionnaires d'infrastructures comme l'Etat et les départements.

Les contrats opérationnels de mobilité constituent un cadre nécessaire pour permettre à la région d'organiser les modalités de l'action commune des autorités organisatrices de la mobilité et des gestionnaires d'infrastructures de manière planifiée. Tout en garantissant la nécessaire continuité des services de transports, ils représentent un préalable indispensable à la mise en place de systèmes harmonisés et optimisés de billettiques, à l'essor des services numériques multimodaux et à la création de nouvelles solutions de mobilité entre les zones d'emplois et les périphéries isolées.

## **Amendement n° 2 : Définition concertée des bassins de mobilité**

### **Article 4**

L'alinéa 13 est remplacé par les alinéas suivants :

*« Les actions définies par le contrat opérationnel de la mobilité s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité que la conférence territoriale de l'action publique, définie à l'article L. 1111-9-1 du code général des collectivités territoriales, définit par une concertation entre la région, les autorités organisatrices de mobilité, et le cas échéant, avec les syndicats visés aux articles L. 1231-10 à L. 1231-13 du code des transports présents sur le territoire. »*

Après l'alinéa 31, il est ajouté un 3° :

*« 3°- Après le 3<sup>ème</sup> alinéa du 1 de l'article L.1111-9-1 sont insérés les mots « Elle propose la délimitation des bassins de mobilité visés à l'article L. 1215-1-5° du code des transports. Le préfet de département et le président de région compétents arrêtent la délimitation des bassins de mobilité après de la concertation menée au sein de la conférence territoriale de l'action publique. Les modalités d'organisation de cette concertation sont précisées par voie réglementaire ».*

### **EXPOSE SOMMAIRE**

L'objectif de cet amendement est de clarifier les dispositions sur la coopération et la coordination entre les autorités organisatrices de mobilité. La définition de bassins de mobilité aux contours adaptés aux différents contextes locaux constitue un prérequis essentiel au développement d'une bonne coopération entre autorités organisatrices. Cependant, l'article 4 donne compétence aux seules régions pour établir la carte des bassins de mobilité sur leurs territoires.

Afin de garantir la pertinence l du découpage de ces bassins de mobilité au sein de chaque territoire régional, le présent amendement accorde à la conférence territoriale de l'action publique (CTAP) le pouvoir de proposer une délimitation des bassins de mobilité qui donne donc lieu à une concertation entre la région, les AOM, les communes, les syndicats mixtes et l'Etat au sein de cette instance. Pour équilibrer les rôles respectifs de l'Etat et de la région, le préfet de département et le Président de région arrêteront ensemble la carte proposée à l'issue de cette concertation.

Une bonne intermodalité, efficace, optimisée et rationalisée ne peut en effet se construire qu'à une échelle territoriale pertinente et grâce à la définition concertée des bassins de mobilité, il sera possible de promouvoir des solutions adaptées aux besoins et aux usages et de sortir de l'enfermement des seuls périmètres administratifs ou institutionnels.

## **Titre 2 : Réussir la révolution des nouvelles mobilités**

### **Amendement n° 3 : Compensation financière demandée à l'utilisateur dans le cadre des accords de licence**

#### **Article 9**

L'alinéa 17 est remplacé par l'alinéa suivant :

*« Art. L. 1115-3. – Dans le cadre des accords de licence de réutilisation des données prévus au paragraphe 4 de l'article 8 du règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux, une compensation financière peut être demandée à l'utilisateur tel que défini à l'article 2 de ce règlement. Ainsi, toute compensation financière, suite à la mise en accessibilité des données, est raisonnable et proportionnée aux coûts légitimes encourus pour la fourniture et la diffusion des données susvisées. »*

#### **EXPOSE SOMMAIRE**

Dans le cadre des accords de licence, la disposition du projet de loi, qui prévoit une compensation financière demandée à l'utilisateur lorsque le volume de données transmises excède un seuil défini en Conseil d'Etat, ne présente pas une sécurité juridique satisfaisante pour les producteurs de données.

En effet, la notion de seuil déterminé en fonction d'un volume de données à partir duquel le coût serait significatif et entrainerait une compensation financière, ne saurait respecter l'esprit du règlement européen de mise en place d'une compensation financière « raisonnable et proportionnée aux coûts légitimes encourus pour la fourniture et la diffusion des données ». Cette notion ne permet pas aux producteurs de se prémunir du phénomène d'utilisateurs qui se cantonnerait à rester sous le seuil défini, via plusieurs requêtes distinctes, afin de ne pas rentrer dans le cadre de la compensation financière.

Le présent amendement propose donc de revenir à la lettre même du règlement européen, offrant davantage de précision et de souplesse, en supprimant toute notion de seuil selon le volume de données.

## **Amendement n° 4 : Ouverture des canaux de vente pour la création de services MaaS locaux**

### **Article 11**

Les alinéas 1 à 7 sont remplacés par les alinéas suivants :

*I. - Le chapitre V du titre Ier du livre Ier de la première partie du code des transports est complété par une section 3 ainsi rédigée :*

*« Section 3*

*« Services locaux d'information et de billettique multimodales*

*« Art. L. 1115-7. - Les autorités organisatrices désignées aux articles L. 1231-3 et L. 1241-1 veillent à l'existence de services d'information, à l'intention des usagers, sur l'ensemble des modes de déplacements dans leur ressort de compétence.*

*« Art. L. 1115-8. - Lorsqu'un service numérique multimodal propose la vente ou la réservation de différentes solutions de mobilité, y compris le stationnement, en réponse à la requête de l'utilisateur, celles-ci sont présentées de manière claire et insusceptible d'induire l'utilisateur en erreur. Les critères utilisés pour leur sélection et leur classement sont explicites. Ils sont appliqués sans discrimination à toutes les solutions de mobilité intégrées au service numérique multimodal et ne se fondent sur aucun élément directement ou indirectement lié à l'identité de l'utilisateur ou à une considération commerciale.*

*Les régions, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité régionale et les autorités organisatrices de la mobilité peuvent décider de constituer un service numérique multimodal proposant la vente ou la réservation des différentes solutions de mobilités comprises dans le ressort territorial de la région ou dans l'aire urbaine incluant le territoire de l'autorité organisatrice de la mobilité.*

*A la demande des régions ou des autorités organisatrices de la mobilité, les entités publiques ou privées, y compris les plateformes, organisant ou exploitant des solutions de mobilité, notamment les services de transport régulier, de transport à la demande, de stationnement, de mobilité active, de mobilité partagée, à l'intérieur de ces territoires fournissent à ce service numérique l'accès à leurs propres services numériques de vente, de réservation et de contrôle des titres, au travers d'une interface de programmation basée sur des normes et standards ouverts.*

*Les conditions d'accès aux services de vente, de réservation et de contrôle sont définies par un accord contractuel entre, d'une part, l'autorité organisatrice de la mobilité régionale ou l'autorité organisatrice de la mobilité et, d'autre part, entités visées à l'alinéa précédent. Les modalités financières de ces accords sont définies de façon transparente, objective, non discriminatoire et proportionnée. Ces accords définissent dans les mêmes conditions les modalités d'échange d'informations entre les parties, notamment dans un objectif de favoriser :*

*1° la bonne connaissance des usages,*

*2° le développement de la mobilité,*

*3° le contrôle de la bonne répartition des recettes revenant à chaque autorité organisatrice ou, le cas échéant, à chaque opérateur en charge de l'exploitation du service concerné,*

*4° et la bonne exécution des transactions.*

*« Les autorités organisatrices de la mobilité régionale et les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées à l'alinéa 2 de l'article L.1115-8 peuvent saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en cas de différend portant sur la mise en œuvre des articles L. 1115-7 et L. 1115-8 dans les mêmes conditions que celles prévues à l'article L. 1263-3. »*

#### **EXPOSE SOMMAIRE :**

L'article 11 du projet restreint l'accès des usagers au service numérique de vente ou de réservation de services de transport et de stationnement aux seuls voyageurs occasionnels. Une telle limitation empêche l'essor des MaaS locaux (services de type « Mobility as a Service », c'est-à-dire la réunion dans un unique service de mobilité, disponible à la demande, des différentes offres de mobilité), contribuant à la mobilité du quotidien et correspondant à la majorité des trajets.

Le présent amendement permet une ouverture aux seules autorités organisatrices de tous les canaux de vente des acteurs de mobilité (stationnement compris) en contrat avec les autorités organisatrices de mobilité et les collectivités territoriales présentes sur le territoire d'une région, afin de permettre la vente sans ressaisie d'information et le contrôle pour tous les titres de la gamme.

Les autorités organisatrices en leur qualité de tiers de confiance du droit à la mobilité, auront l'autorité légale et contractuelle de fixer les conditions d'accès au service de vente qu'elles auront décidé de constituer. Ces conditions devront être équitables et non discriminatoires (format d'API, tarif, partage de données), assurant le respect des règles de la libre concurrence, fixées au nom de l'intérêt général, et leur respect pourra le cas échéant être contrôlé par l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en cas de différend.

En fixant les règles du jeu (articulation des modes, utilisation de l'espace public, gouvernance de la donnée), l'autorité organisatrice garantit que le service MaaS se construit au service de l'intérêt général, évite l'écueil d'un développement erratique et anarchique d'offres et de services d'initiatives privées concurrentes, et dispose d'une connaissance des usages lui donnant la main sur une amélioration des services de mobilité proposées.

Cette disposition, appliquée aux régions, aux métropoles, aux autorités organisatrices et autres collectivités territoriales présentes sur le territoire régional permettra que ces entités travaillent ensemble à des tarifications innovantes et adaptées afin de réconcilier les centres urbains avec leurs périphéries.

Cette indispensable ouverture des canaux pose la question de la tarification des titres de transport et la problématique de la billettique. En effet, chaque opérateur ne peut aujourd'hui contrôler que les billets achetés pour l'utilisation des réseaux qu'il exploite. L'instauration d'un système de contrôle applicable à chaque service proposé à la vente depuis le service d'information et de billettique multimodal constitue donc un préalable nécessaire.

## **Amendement n° 5 : Encourager l'expérimentation des nouvelles mobilités dans tous les territoires**

### **Article 14**

Le 1<sup>er</sup> alinéa est rédigé comme suit :

*« Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de deux ans à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure à caractère expérimental relevant du domaine de la loi, dans les conditions de l'article 37-1 de la Constitution, afin de réduire les fractures sociales et territoriales en facilitant les expérimentations d'innovations de mobilités proposant des solutions de mobilité pertinentes de toutes natures ».*

### **EXPOSE SOMMAIRE :**

Les différents ateliers des Assises de la mobilité ont permis d'acquérir la conviction que les expérimentations menées localement peuvent véritablement aboutir à des innovations de rupture, génératrice de nouveaux modèles de mobilités.

Dès lors, il paraît indispensable que la Loi d'orientation des mobilités facilite véritablement la conduite de nouvelles expérimentations.

Or, autoriser uniquement les expérimentations en zones peu denses est de nature à brider l'innovation de rupture, au risque de ne pas atteindre l'objectif poursuivi par le législateur.

C'est pourquoi, le présent amendement propose d'élargir à tous les territoires les possibilités d'expérimentation de nouvelles mobilités.

## Amendement n° 6 : Favoriser l'innovation dans les marchés publics

### Article additionnel

Après l'article 14, il est inséré l'article suivant :

*« Les marchés publics et les concessions définis par le code de la commande publique lorsqu'ils proposent des innovations dans le domaine de la mobilité, et notamment la réalisation d'expérimentations, pourront être conclus et modifiés dans des conditions adaptées. Seront notamment précisées :*

*1° les conditions de passation des marchés négociés sans mise en concurrence préalable,*

*2° les conditions de présentation d'offres variantes par les candidats,*

*3° les conditions de modifications des marchés publics et des concessions,*

*Dans un délai de 6 mois à compter de la promulgation de la présente loi, un décret en Conseil d'Etat précise les conditions d'application du présent article. »*

### **EXPOSE SOMMAIRE :**

Promouvoir les innovations en favorisant les expérimentations représente un premier pas pour développer les innovations dans le domaine de la mobilité. Celui-ci n'est pas suffisant. Encore faut-il, pour assister au développement de ces innovations, offrir un cadre juridique permettant de sécuriser les montages contractuels à mettre en place pour la réalisation des expérimentations.

Or, la réglementation des marchés publics et des concessions, qui présente de nombreuses contraintes, est susceptible de freiner l'essor des nouvelles expériences.

Premièrement, le récent décret n° 2018-1225 du 24 décembre 2018 portant diverses mesures relatives aux contrats de la commande publique a fixé un seuil maximum de 100 000 euros pour les expérimentations concernant les achats innovants pouvant être conclus selon la procédure du marché négocié sans mise en concurrence préalable. Compte-tenu des coûts d'étude, de pré-exploitation et d'exploitation nécessaires à la réalisation d'expérimentation, il paraît nécessaire de surélever ce seuil.

Deuxièmement, l'article R.2151-8 du code de la commande publique et les principes généraux applicables aux concessions accordent aux acheteurs et aux autorités concédantes la prérogative d'accorder ou non aux opérateurs candidats à l'attribution de marchés publics ou de concessions le droit de présenter des variantes. Il résulte de ces dispositions que les candidats ne peuvent assortir leur offre de propositions innovantes si, alors qu'elles ne sont pas prévues dans le cahier des charges, les règles applicables à la consultation n'autorisent pas la remise d'offres variantes. Pour favoriser l'émergence de services innovants en matière de mobilité, il paraît nécessaire que le code de la commande publique pose le principe selon lequel les candidats sont toujours autorisés à remettre une ou plusieurs variantes relatives à l'innovation que l'acheteur ou l'autorité concédante devra alors



analyser. Une telle disposition permettrait aux acheteurs et autorités concédantes d'avoir connaissance des plus récentes créations proposées par les opérateurs du secteur des transports et de la mobilité, en disposant même d'offres parfaitement élaborées.

Troisièmement, le régime de la modification des contrats de la commande publique au cours de leur exécution restreint l'insertion de nouvelles solutions innovantes. En effet, les articles R.2194-8 et R.3135-8 du code de la commande publique n'autorisent les modifications contractuelles que lorsque le montant de la modification ne franchit pas les limites de 10% et de 15% du montant du marché initial ou du montant de la concession initiale. Or, le principe de mutabilité des services publics de mobilité impliquent que le marché public initial ou le contrat de concession initial puissent évoluer afin d'intégrer les innovations les plus récentes. Pour ces innovations dans le domaine de la mobilité, il paraît pertinent de procéder à un réhaussement des seuils des 10 et 15 %, afin de prendre en compte les coûts d'étude, de pré-exploitation et d'exploitation nécessaires à la réalisation d'une innovation par le titulaire du contrat.

## Titre 5 : Simplification et mesures diverses

### Amendement n° 7 : Périmètre d'intervention du GPSR

#### Article 33

Après le 11<sup>ème</sup> alinéa, il est ajouté l'alinéa suivant :

« III - L'article L. 2261-1 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

*« Dans le cadre des compétences de transport de passagers dévolues par la loi aux autorités organisatrices de mobilité, y compris en Ile-de-France, les exploitants sont tenus d'assurer la sûreté des personnes et des biens transportés conformément aux cahiers des charges fixés par les autorités organisatrices de mobilité. A cette fin, les exploitants peuvent soit exercer eux-mêmes cette mission en se dotant de services de sécurité internes soumis au livre VI du code de la sécurité intérieure, soit sous-traiter cette mission à des entreprises qualifiées, soit la confier à la SNCF ou à la Régie autonome des transports parisiens dans les conditions définies pour cela aux articles L.2251-1-1 et L.2251-1-2.*

*Le représentant de l'Etat dans le département peut conclure avec les autorités organisatrices de mobilité et leurs exploitants qui exercent une compétence de transport collectif sur le territoire départemental un contrat d'objectif départemental de sûreté dans les transports, qui détermine les objectifs de sûreté des différents réseaux et services de transport ainsi que les moyens mis en œuvre pour les atteindre. Un tel contrat ne peut mettre à la charge des autorités organisatrices de mobilité le financement d'actions ou de services qui relèvent de la compétence exclusive de l'Etat en vertu de la loi.*

*Les compétences dévolues au représentant de l'Etat dans le département par le deuxième alinéa du présent article sont exercées, dans les départements de Paris, des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, par le préfet de police et, dans le département des Bouches-du-Rhône, par le préfet de police des Bouches-du-Rhône. »*

#### **EXPOSE SOMMAIRE :**

L'article 33 du projet de loi confie au service interne de sécurité de la RATP, le GPSR, la mission de prévention et de sécurité pour les infrastructures du RER, du métro ainsi que du Grand Paris Express.

Il paraît important de définir les conditions dans lesquelles la mission de prévention et de sécurité peut être assurée en Ile-de-France pour les réseaux qui ne sont pas exploités par la SNCF ou la RATP (réseaux de surface) et, en dehors de l'Ile-de-France.

Afin de garantir la cohérence et l'efficacité du système d'exploitation, dans un objectif de maîtrise des coûts, le présent amendement propose de confier la mission de sécurité des réseaux aux entreprises exploitantes, y compris en Ile-de-France. Celles-ci pourront la prendre en charge directement soit choisir de la sous-traiter à des entreprises qualifiées ou de la confier au GPSR.

Il s'agit ainsi de mettre fin au monopole dont bénéficie actuellement le GPSR en matière sécurité, en l'absence de justification tangible. En effet, compte tenu de l'ouverture progressive à la concurrence des réseaux, et au regard des expériences menées par d'autres opérateurs en Ile-de-France, les prestations de sociétés de sécurité privées ou des services internes de sûreté pour des missions de prévention et de sécurisation peuvent parfaitement s'adapter à l'ensemble des réseaux de transport à des coûts compétitifs.

## **Amendement n° 8 : Transfert des contrats de travail et garanties accordées dans le cas d'un changement d'opérateur**

### **Article 39**

Rédiger ainsi l'article L. 3111-16-1 :

« Lorsque survient un changement d'attributaire d'un contrat de service public portant sur un service ou une partie de service de transport public urbain et non-urbain dans la région Ile-de-France, les contrats en cours des salariés concourant à l'exploitation et à la continuité du service public concerné sont transférés au nouvel employeur. La poursuite des contrats de travail s'accompagne du transfert de garanties sociales de haut niveau.

### **EXPOSE SOMMAIRE**

Dans l'objectif d'anticiper les conséquences de l'ouverture à la concurrence en Ile-de-France, l'article 39 du projet organise le transfert des contrats de travail des salariés au nouvel opérateur en cas de changement d'attributaire, mais seulement pour le service de transport public urbain par autobus.

Il convient de rappeler que le transfert de personnel peut se fonder aujourd'hui sur les dispositions de l'article L. 1224-1 du code du travail ou résulter de la volonté de l'agent ou d'un contrat sous la forme d'un accord avec garantie d'emploi.

Le présent amendement permet de clarifier et d'harmoniser les modalités de transfert du personnel dans l'hypothèse d'un changement d'opérateur en élargissement l'obligation de reprise des personnels aux salariés participant au service de transport public non-urbain. Cette uniformisation, au service de la continuité du service public des transports, offre les garanties nécessaires à la sauvegarde de l'avenir de l'emploi local.

## **Amendement n° 9 : Faculté de moduler le taux du Versement Mobilité selon le niveau d'offre de services**

### **Article additionnel**

Il est inséré un article additionnel afin de modifier l'article L.2333-67 du code général des collectivités territoriales :

*« L'article L.2333-67 du code général des collectivités territoriales est remplacé par les dispositions suivantes :*

*I. - Le taux de versement est fixé ou modifié par délibération du conseil municipal ou de l'organisme compétent de l'établissement public dans la limite de :*

*- 0,55 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants ;*

*- 0,85 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 50 000 et 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice de la mobilité ou des transports urbains a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en site propre. Si les travaux correspondants n'ont pas commencé dans un délai maximal de cinq ans à compter de la date de majoration du taux du versement mobilité, le taux applicable à compter de la sixième année est ramené à 0,55 % au plus ;*

*- 1 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune, de la métropole de Lyon ou de l'établissement public est supérieure à 100 000 habitants ;*

*- 1,75 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune, de la métropole de Lyon ou de l'établissement public de coopération est supérieure à 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice de la mobilité ou des transports urbains a décidé de réaliser une infrastructure de transport collectif en mode routier ou guidé. Si les travaux correspondants n'ont pas été commencés dans un délai maximum de cinq ans à compter de la date de majoration du taux du versement mobilité, le taux applicable à compter de la sixième année est ramené à 1 % au plus. Toutefois, ce délai court à compter du 1er janvier 2004 pour les collectivités locales dont les délibérations fixant un taux supérieur à 1 % ont été prises antérieurement à cette date.*

*Toutefois, les communautés de communes et communautés d'agglomération ont la faculté de moduler le taux selon le niveau de l'offre des services de mobilité qu'elles organisent sur leur territoire. Les communautés de communes et communautés d'agglomération ont également la faculté de majorer de 0,05 % les taux maxima mentionnés aux alinéas précédents.*

*Ces facultés sont également ouvertes :*

*- aux communautés urbaines ;*

*- aux métropoles ;*

*- à la métropole de Lyon, sous réserve des dispositions prévues à l'article L. 5722-7-1 ;*

*-aux autorités organisatrices de la mobilité auxquelles ont adhéré une communauté de communes, une communauté d'agglomération, une communauté urbaine ; et*

*- à l'autorité organisatrice de transports urbains, qui s'est substituée à la métropole de Lyon en application du deuxième alinéa de L. 5722-7-1.*

*Dans les territoires comprenant une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme, le taux applicable peut être majoré de 0,2 %.*

*Dans les communes et les établissements publics compétents pour l'organisation de la mobilité ou des transports urbains dont la population est inférieure à 10 000 habitants et dont le territoire comprend une ou plusieurs communes classées communes touristiques au sens de l'article L. 133-11 du code du tourisme, le taux du versement est fixé dans la limite de 0,55 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 du présent code.*

*En cas d'extension du périmètre d'un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre, de la métropole de Lyon ou d'un syndicat mixte auquel a adhéré un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre, le taux de versement destiné au financement des transports en commun applicable sur le territoire des communes incluses peut être réduit ou porté à zéro par décision de l'organe délibérant de l'établissement public ou du syndicat mixte, pour une durée maximale de douze ans à compter de cette inclusion, par rapport au taux applicable sur le territoire des autres communes, lorsque le versement mobilité n'était pas institué sur le territoire de communes nouvellement incluses ou l'était à un taux inférieur. Le taux adopté pour ces communes et établissements publics de coopération intercommunale ne peut être inférieur au taux qui leur était applicable l'année précédant la modification de périmètre. Ces dispositions sont applicables lors de la fusion d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre. Le taux de versement destiné au financement des transports en commun peut être réduit, dans des conditions identiques, par décision de l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de transports urbains, qui s'est substituée à la métropole de Lyon en application du deuxième alinéa de l'article L. 5722-7-1, lorsque le ressort territorial de cette autorité organisatrice de transports urbains s'étend à de nouvelles communes.*

*Les dispositions de l'alinéa précédent s'appliquent aux communes incluses dans le ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité résultant soit de la création d'un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre compétent en matière de mobilité, soit de la fusion d'établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, soit du transfert de la compétence en matière d'organisation de mobilité à un établissement public de coopération intercommunale doté de fiscalité propre dont elles sont membres. Elles s'appliquent également à la métropole de Lyon ou, le cas échéant, à l'autorité organisatrice de transports urbains, qui s'est substituée à la métropole de Lyon en application du deuxième alinéa de l'article L. 5722-7-1.*

*Toute modification de taux entre en vigueur au 1er janvier ou au 1er juillet de chaque année ; la délibération fixant le nouveau taux est transmise par l'autorité organisatrice de la mobilité ou de transports urbains aux organismes de recouvrement avant, respectivement, le 1er novembre ou le 1er mai de chaque année. Les organismes de recouvrement communiquent le nouveau taux aux assujettis au plus tard un mois après ces dernières dates. »*

## **EXPOSE SOMMAIRE**

Dans un souci d'équité territoriale, il convient que les autorités organisatrices de la mobilité qui instaurent le versement mobilité puissent moduler le taux de ce versement selon le niveau de l'offre de services de mobilité qu'elles organisent sur leur territoire ou dont elles permettent le développement.

Ainsi, les personnes assujetties peuvent se voir appliquer un taux différencié, qui tient compte du niveau de l'offre de mobilité proposé sur le territoire de l'autorité organisatrice de la mobilité, et dont leur personnel peuvent effectivement bénéficier. Ainsi, dès lors que l'offre de mobilité ne permet pas d'assurer la desserte suffisante d'une zone peu dense, les personnes assujetties dont le siège social se situe dans ladite zone, se voient appliquer un taux réduit.

## **Amendement n° 10 : Sauvegarde du financement des transports publics pour la préservation du patrimoine des infrastructures de la nation et la qualité de service des mobilités du quotidien**

### **Article additionnel**

*« Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par ordonnance, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, toute mesure permettant de compléter les mécanismes de financement des infrastructures de transport et des services de mobilité, dans un souci de favoriser la transition énergétique par la circulation des véhicules propres et d'assurer une meilleure contribution des utilisateurs de véhicules, ressortissants des pays de l'UE ou ressortissants étrangers, aux politiques publiques de mobilité et de développement durable.*

*Cette ordonnance fait l'objet d'un projet de loi de ratification déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de sa publication. »*

### **EXPOSE SOMMAIRE**

Compte-tenu des menaces qui pèsent sur les ressources de l'AFITF, sur le financement des infrastructures de transports et sur le financement des services des mobilités du quotidien, il en est fait appel au gouvernement pour adopter toutes mesures utiles pour assurer un financement efficace des politiques publiques de la mobilité et de la transition énergétique.