

ASSEMBLÉE NATIONALE

13 mai 2015

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE - (N° 2736)

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT

N° 347

présenté par
M. Bouillon

ARTICLE 14

Après l'alinéa 6, insérer les quatre alinéas suivants :

« c) Sont ajoutés trois alinéas ainsi rédigés :

« Pour susciter la pratique du covoiturage, les exploitants privés des plates-formes dématérialisées de covoiturage, y compris lorsque ces plates-formes sont exploitées par eux pour le compte d'une autorité mentionnée à l'article L. 1231-1, peuvent mettre en œuvre des dispositifs, éventuellement financiers ou sous la forme d'avantages en nature, destinés à inciter les conducteurs à partager leurs véhicules particuliers sur les déplacements qu'ils effectuent pour leur propre compte.

« Dans le cas d'une incitation financière, celle-ci ne peut pas induire pour les conducteurs la perception d'une somme supérieure au montant des frais engagés par eux pour les besoins des déplacements qu'ils se proposent d'effectuer en covoiturage, au sens de l'article L. 3132-1.

« Pour le calcul de ce plafond, il est tenu compte du montant également perçu par les conducteurs au titre du partage des frais de covoiturage. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les discussions intervenues devant l'Assemblée nationale et le Sénat, puis, plus récemment, au sein de la Commission spéciale de l'Assemblée nationale ont conduit à la modification de l'article L. 1231-15 du code des transports, par l'ajout de dispositions incitant les entreprises et les collectivités publiques à faciliter le développement du covoiturage entre leurs salariés et agents.

De même, le V) de l'article 14 du présent projet de loi prévoit la possibilité pour l'autorité en charge de la police de la circulation de faire bénéficier les véhicules particuliers utilisés en covoiturage de conditions de circulation privilégiées.

Le présent amendement a pour objet de compléter ce dispositif incitatif, en permettant aux exploitants des plates-formes dématérialisées de covoiturage de susciter et de maintenir une offre de covoiturage suffisamment importante pour satisfaire la demande grandissante de transport partagé.

Les études réalisées sur la pratique du covoiturage en France font, en effet, toutes le même constat : lorsqu'il est pratiqué au niveau local, ce mode de transport souffre d'un désintérêt des conducteurs, qui n'envisagent pas de partager leurs véhicules particuliers avec d'autres passagers, notamment pour les trajets du quotidien.

Ces mêmes études soulignent que les mesures visant à favoriser la pratique du covoiturage doivent impérativement contribuer à l'atteinte d'une « masse critique » d'usagers covoitureurs et covoiturés (voir en ce sens le rapport établi en mai 2013 par le Centre d'Etudes sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques).

Reconnaître expressément la possibilité aux exploitants privés des plates-formes dématérialisées de covoiturage d'inciter, y compris financièrement, les conducteurs à pratiquer le covoiturage, contribuera efficacement à atteindre cet objectif.

Concrètement, les avantages visés par le présent amendement pourront, par exemple, consister (i) en l'octroi – gratuit ou à prix réduit – de places de parking, de locations de vélo ou de véhicules d'auto-partage en libre de service, etc., ou, plus directement, (ii) en le versement d'indemnités financières au profit des conducteurs, en contrepartie de leur offre de covoiturage.

Afin de respecter la condition de non-onérosité inhérente à la définition du covoiturage, telle que posée par le futur article L. 3132-1 du code des transports, il est proposé de plafonner le montant de ces éventuelles incitations financières. L'idée est ainsi que ces incitations financières, ajoutées aux sommes perçues au titre du remboursement des frais partagés en situation de covoiturage, ne puissent pas, au global, induire pour les conducteurs la perception d'une somme supérieure au montant des frais engagés par eux pour les besoins de leurs déplacements qu'ils se proposent d'effectuer en covoiturage.

Il ne s'agit pas non plus de professionnaliser la pratique du covoiturage, dès lors que, selon le futur article L. 3132-1 du code des transports, le covoiturage impliquera toujours un déplacement « que le conducteur effectue pour son propre compte », et non à l'initiative du ou des passagers covoiturés.

Certes, en l'état du droit positif, rien ne s'oppose, par principe, à la mise en place de tels dispositifs incitatifs, pour autant que leurs modalités restent compatibles avec les éléments de définition de l'activité de covoiturage.

Il reste que, dans le contexte actuel de mutation de l'offre de transport, il apparaît opportun, dans un souci de clarification et de sécurisation juridique, de confirmer formellement cette possibilité, tout en rappelant les limites et les conditions.

En définitive, et concrètement, les mesures incitatives, dont le présent amendement vise à conforter la possibilité de mise en œuvre, doivent seulement permettre à tout exploitant privé d'une plate-forme dématérialisée de covoiturage d'accroître et de structurer son offre de services, en incitant les conducteurs non professionnels à utiliser sa plate-forme et à proposer par ce biais des trajets en covoiturage.

Ces mesures incitatives ne sauraient, en revanche, constituer un mode de rémunération, au profit des covoitureurs, des trajets effectivement réalisés par eux selon ce mode.