

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Tombé

AMENDEMENT**N ° 1406**

présenté par

M. Orphelin, Mme Batho et M. Nadot

ARTICLE 18

I. – Substituer aux alinéas 2 à 11 les neuf alinéas suivants :

« Art. L. 1231-17. – I. – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de partage de véhicules et d'engins permettant le transport de passagers ou de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache, à des prescriptions particulières portant exclusivement sur :

« 1° Le nombre maximum de véhicules ou engins que comprend la flotte initiale à laquelle l'autorité organisatrice de la mobilité peut limiter l'opérateur lors de son installation, et les modalités selon lesquelles ce nombre peut ensuite augmenter à la condition que certains critères de bon déroulement soient remplis ;

« 2° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour communiquer régulièrement aux autorités administratives visées au premier alinéa des informations sur les activités, notamment les délais d'intervention de l'opérateur, la moyenne de trajets par véhicule ou engin, la durée de vie moyenne des véhicules ou engins, à l'exclusion de toute donnée personnelle telle que définie par le règlement général sur la protection des données, et pour recueillir les signalements des collectivités sur des véhicules ou engins endommagés ou mal stationnés ;

« 3° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour que ses préposés et les utilisateurs de ses véhicules ou engins puissent connaître et appliquer la législation en vigueur, notamment les règles issues du code de la route et les règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes comme les règles relatives à l'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées ou en perte d'autonomie, et pour que les utilisateurs soient sensibilisés à un usage conforme à leur sécurité et à celle des autres usagers de l'espace public, l'opérateur ne pouvant cependant pas être tenu pour responsable du comportement des utilisateurs de ces véhicules et

engins, notamment en raison d'une conduite inappropriée ou qui ne respecterait pas le code de la route ;

« 4° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour assurer le retrait des véhicules et engins lorsque ceux-ci sont endommagés ou hors d'usage, ou en cas d'interruption ou d'arrêt définitif du service ;

« 5° Les mesures que doit prendre l'opérateur pour limiter le plus possible la pollution sonore de ses véhicules et engins, ainsi que pour garantir la mise en circulation de véhicules et engins conformes aux normes de sécurité de référence, notamment celles issues du code de la route ;

« 6° Le plafond d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre devant être respecté par les véhicules ou les engins mis à disposition des utilisateurs ;

« 7° Les conditions d'apposition ou l'interdiction de publicité sur les véhicules ou engins concernés, à l'exception de la publicité concernant le service lui-même. »

« II. – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et de stationnement peuvent, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de partage de véhicules et d'engins permettant le transport de passagers ou de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache, à un régime de déclaration préalable. Les informations demandées lors de la déclaration portent alors exclusivement sur les points mentionnés au I. »

II. – En conséquence, à l'alinéa 12, substituer aux mots :

« définies dans l'autorisation d'exploiter »

les mots :

« particulières mentionnées au I ».

III. – En conséquence, à l'alinéa 13, substituer aux mots :

« la délivrance de l'autorisation préalable mentionnée au I »

les mots :

« la soumission à la déclaration préalable mentionnée au II ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement a été retravaillé pour tenir compte des débats en commission.

Il vise à donner aux collectivités la possibilité de soumettre les opérateurs de flottes en libre-service sans station d'attache (« freefloating ») à une déclaration préalable plutôt qu'à un régime

d'autorisation. Les collectivités pourront également édicter des prescriptions particulières que ces opérateurs seront tenus de respecter sous peine de sanction.

Elles pourront ainsi réguler les offres de location de véhicules en free floating sur leur territoire, afin d'encourager le développement de ces nouveaux modes de transport en libre-service vertueux pour la qualité de l'air, tout en anticipant leur incidence sur les autres modes de transport et sur les enjeux de fluidité des déplacements, et en organisant au mieux le partage de l'espace public.

Le mécanisme d'autorisation préalable ne permet pas de résoudre les difficultés que pose le free floating : il ne permet pas de fixer de règles claires, ni de garantir qu'elles seront respectées. Seul un contrôle a posteriori permettra de distinguer les bons opérateurs des mauvais. Ce mécanisme est par ailleurs contraire à la logique de ces nouveaux opérateurs et freinerait considérablement l'innovation qu'ils permettent : les mécanismes de contrats longs et d'autorisations sont adaptés à des technologies matures, mais ne fonctionnent pas pour des technologies récentes qui sont en plein développement, et nécessitent des évolutions régulières. Les cycles d'innovation qui leur sont propres nécessitent un mécanisme simple et rapide, avec la possibilité de sanctionner financièrement de manière également simple et rapide un opérateur qui se comporterait mal.

Enfin, l'idée selon laquelle ces services occupent le domaine public et devraient comme tels être nécessairement soumis à autorisation ne semble pas pertinente ; si tel était le cas, c'est l'ensemble de la doctrine relative à l'occupation du domaine public qui pourrait être remise en cause.

Cet amendement est issu de la concertation avec les collectivités, les associations d'élus et les opérateurs, qui tient compte des orientations du Sénat, de manière à éviter des procédures administratives lourdes, longues et coûteuses tant pour les acteurs économiques que pour les administrations. Il facilite le développement de nouveaux services, tout en tenant compte des problématiques de sécurité, de stationnement et d'aménagement urbain, et en évitant la fragmentation des règles. Il s'inscrit enfin pleinement dans l'esprit de la loi de promouvoir l'essor de ces nouvelles mobilités dans un cadre de régulation clair, applicable et efficace.

Le dispositif proposé permet d'encadrer l'installation d'opérateurs de free floating grâce à :
- des prescriptions particulières que la collectivité pourra imposer à tous les opérateurs
- un système de déclaration préalable permettant de contrôler le respect de ces prescriptions, d'être informé de l'installation d'un opérateur et de l'encadrer.

Un opérateur pourra être sanctionné financièrement lorsqu'il ne respectera pas ces prescriptions.

Cet amendement a été retravaillé à partir de propositions portées par un collectif d'entreprises constitué de Pony, Cityscoot, Coup, Lime, Bird, Bolt, Uber/Jump, Dott et Hive. Les modifications ont notamment consisté à ajouter la possibilité d'édicter des prescriptions relatives au nombre maximal de vélos que la flotte peut comprendre lors de l'installation de l'opérateur, ce point n'ayant pas été retenu par ces entreprises car il ne faisait pas consensus.