

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Tombé

**AMENDEMENT**

N ° 1408

présenté par

M. Orphelin, M. Dombreval, Mme Sage, M. Chiche, Mme Bareigts, Mme Chapelier,  
Mme Dupont, M. Haury, M. Lainé, M. Maire, M. Martin, M. Molac, Mme Rossi,  
Mme Vanceunebrock, Mme De Temmerman, M. El Guerrab, M. Juanico, M. Larsonneur,  
M. Thiébaud, Mme Wonner, Mme Sanquer, M. Balanant, M. Cubertafon, Mme Melchior,  
M. Potier, Mme Valérie Petit, Mme Batho et M. Nadot

-----

**ARTICLE 18**

Rédiger ainsi cet article :

« La section 4 du chapitre unique du titre III du livre II de la première partie du code des transports est complétée par un article L. 1231-17 ainsi rédigé :

« *Art. L. 1231-17.* – I. – L'activité de location de véhicules et d'engins partagés, en libre-service et sans station d'attache consiste en leur mise à disposition du public visant à permettre le transport de passagers ou de marchandises.

« Pour l'application du présent article, est considéré comme un opérateur de services de mobilité permettant le transport de passagers ou de marchandises tout professionnel ayant pour objet social la réalisation de l'activité définie à l'alinéa précédent.

« Cette activité n'est pas soumise aux dispositions du titre II du livre 1<sup>er</sup> de la deuxième partie du code général de la propriété des personnes publiques, notamment les articles L. 2122-1 et suivants.

« II. – Tout opérateur organisant cette activité la déclare préalablement, dans un délai minimal de trente jours précédant le début du service, à l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 du présent code et, s'agissant de la région Île-de-France, à l'autorité organisatrice compétente prévue à l'article L. 1241-1, ainsi qu'aux communes de son ressort territorial.

---

« Cette déclaration préalable confère un droit d’opérer dans le ressort territorial de l’autorité organisatrice de la mobilité. Elle porte exclusivement sur :

« 1° les informations relatives au nombre, aux caractéristiques des engins ou des véhicules affectés au service initialement ;

« 2° les informations relatives aux conditions de déploiement et de gestion de cette flotte, notamment la manière dont l’opérateur et ses préposés appliquent les règles relatives au stationnement des véhicules et engins.

« L’opérateur la renouvelle tous les douze mois, à compter de la date de dépôt de la première déclaration, lorsqu’un changement intervient dans les informations déclarées. Au cours de cette période de douze mois, il informe également les autorités administratives concernées de tout changement dans les conditions de déploiement et de gestion de sa flotte.

« III. – L’autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l’article L. 1231-1 et, s’agissant de la région Île-de-France, l’autorité organisatrice compétente prévue à l’article L. 1241-1 peuvent, après avis des communes et des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement, soumettre les opérateurs à des prescriptions particulières sur tout ou partie de leur ressort territorial, lorsque les activités de ces opérateurs sont susceptibles d’engendrer une gêne significative pour la circulation et pour les piétons, ou des impacts significatifs en matière de congestion.

« Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent exercer cette prérogative par délégation, dans l’hypothèse où les autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au premier alinéa ne souhaitent pas l’exercer.

« Les prescriptions particulières mentionnées aux alinéas précédents portent 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 du II du présent article 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.

« Les opérateurs, les associations représentantes des collectivités territoriales et l'État établissent, dans un délai maximal de trois mois à compter de la promulgation de la loi n° du d'orientation des mobilités, un cahier des charges type qui présente ces prescriptions particulières afin d'harmoniser leur application dans les collectivités territoriales représentées par ces associations.

« IV. – En cas de non-respect de l'obligation de déclaration préalable prévue au II ou des prescriptions particulières prévues au III, l'autorité organisatrice de la mobilité peut, après avoir mis l'opérateur à même de présenter ses observations, lui infliger une sanction pécuniaire dont le montant est proportionné à la gravité du manquement et à la situation de l'intéressé et qui ne peut excéder 300 000 €.

« En cas de manquements graves et répétés aux prescriptions particulières prévues au III, l'autorité organisatrice peut, après avoir mis l'opérateur en situation de présenter ses observations, suspendre le droit d'opérer sur son territoire prévu au deuxième alinéa du II du présent article, pour une durée ne pouvant excéder douze mois à compter de la notification de ladite suspension.

« Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement peuvent saisir l'autorité organisatrice de la mobilité de leur ressort territorial et, s'agissant de la région Île-de-France, l'autorité organisatrice compétente prévue à l'article L. 1241-1, afin de solliciter la mise en œuvre des procédures de sanction prévues par le présent article.

« V. – Les modalités d'application du présent article sont précisées par décret en Conseil d'État, pris après avis de l'Autorité de la concurrence, et établi en concertation avec les opérateurs et les associations représentantes des collectivités territoriales. »

## **EXPOSÉ SOMMAIRE**

Cet amendement poursuit l'objectif de donner les moyens aux AOM et aux villes de réguler les offres de location de véhicules en free floating sur leurs territoires, afin d'encourager le

---

développement de ces nouveaux modes de transport en libre-service vertueux pour la qualité de l'air – vélos, trottinettes, scooters électriques, mais aussi, demain, voitures autonomes –, tout en anticipant leurs impacts sur les autres modes de transport et les enjeux de fluidité du déplacement, et d'organiser le partage de l'espace public.

Il propose de mettre en place un dispositif équilibré et de responsabilité entre les collectivités territoriales, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et les opérateurs, faisant suite à l'examen du projet de loi au Sénat.

Le mécanisme d'autorisation préalable ne permet pas de résoudre les difficultés que pose le free floating : il ne permet pas de fixer des règles claires ni de savoir si elles vont être 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.

Le dispositif proposé permet d'encadrer l'installation d'opérateurs de free floating grâce à des prescriptions qui pourront être édictées à différents échelons. Un opérateur pourra être sanctionné financièrement puis interdit d'opérer lorsqu'il ne respectera pas ces prescriptions.

D'une part, ce dispositif oblige les opérateurs à déclarer préalablement leurs activités à l'AOM concernée pour pouvoir bénéficier d'un droit d'opérer dans son territoire, à l'instar de ce que prévoit déjà l'article L. 3142-2 du code des transports pour les centrales de réservation de transporteurs particuliers de personnes. D'autre part, il octroie le pouvoir aux AOM et aux villes, via leurs associations représentatives, de définir un ensemble de règles, dont les principes sont établis par la loi ou un cahier des charges à respecter, sans avoir à suivre une procédure administrative d'autorisation, voire de sélection préalable, qui érigerait des barrières à l'entrée pour les opérateurs de nouvelles mobilité, résultant en un contingentement rigide de l'offre, au détriment de la concurrence, de l'innovation et du développement d'offres de mobilité alternatives à la voiture individuelle. Enfin, cet amendement ouvre la possibilité aux territoires de sanctionner un opérateur qui ne se conformerait pas à ces obligations et à cette régulation, au travers d'une sanction pécuniaire proportionnée au manquement observé et d'une suspension du droit d'opérer.

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.

Cet amendement, (et notamment les propositions 2 à 7) est issu de propositions portées par un collectif d'entreprises constitué de Pony, Cityscoot, Coup, Lime, Bird, Bolt, Uber/Jump, Dott et Hive, complétées par un point 1 qui ne faisait pas consensus entre tous les opérateurs (possibilité pour l'AOM de définir un nombre maximum de véhicules, cohérent avec la taille de la commune).