

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Retiré

AMENDEMENT

N ° 1437

présenté par

M. Thiébaud, Mme Tiegna, Mme Cariou, M. Cesarini, M. Studer, M. Blanchet et M. Fiévet

ARTICLE 15

Après l'alinéa 16, insérer l'alinéa suivant :

« II *bis*. – Le 2° de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales est complété par une phrase ainsi rédigée : « Pour les véhicules bénéficiant du label autopartage, l'emplacement peut être réservé au propriétaire du véhicule dans le cadre d'une autorisation d'occupation du domaine public ». »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement se propose de permettre à une collectivité d'attribuer des places dédiées à certains opérateurs, ce qui est indispensable au fonctionnement de l'autopartage en boucle.

L'Autopartage en boucle présente la spécificité de permettre le retour d'un véhicule à son emplacement de départ permettant ainsi la réservation préalable du véhicule par plusieurs utilisateurs successifs.

La loi LOI n° 2010-788 du 12 juillet 2010 - art. 54 (M) a permis aux Maires d'attribuer des emplacements aux véhicules d'autopartages labellisés, mais ne permet pas de réserver un emplacement à un opérateur identifié, condition indispensable de l'exercice de l'autopartage en boucle.

De ce fait, cette question est aujourd'hui une zone grise de la loi, sujette à interprétation par les collectivités. Certaines collectivités doublent aujourd'hui le label par une permission de voirie ou d'une autorisation temporaire d'occupation du domaine public leur permettant d'attribuer un emplacement à un opérateur. D'autres collectivités à l'instar d'Ile de France mobilités préconisent d'aller au-delà de ce qui est prévu par la loi et appellent de leurs vœux une évolution de la législation.

« Les systèmes d'autopartage avec stations peuvent fonctionner »en boucle« (avec retour obligatoire à la station de départ) ou en trace directe, avec ou sans recours à des stations. Les stations sont des espaces privatifs dédiés[1] à un seul opérateur. »

[1] Il est à noter qu'il s'agit d'un usage qui dépasse pour l'instant le cadre légal car l'article 2213-2 du Code général des collectivités territoriales dispose que « le maire peut (...) réserver des emplacements de stationnement aménagés (...) aux véhicules bénéficiant du label autopartage », et non à ceux d'un opérateur précis. Il est espéré un ajustement des dispositions légales avec le vote prévu en 2019 de la Loi d'Orientation des Mobilités.

D'autres collectivités, au contraire, à l'instar de la Ville de Toulouse, appliquent une définition stricte de la loi, attribuent des emplacements d'autopartage « multiopérateurs » et demandent aujourd'hui aux opérateurs de retirer leur dispositif de protection des emplacements, au titre de la loi qui spécifie que les emplacements sont accessibles à tous les véhicules labellisés, mais ne peuvent être réservés à un opérateur.

De fait cette interprétation rend impossible l'exercice de l'activité d'autopartage en boucle, avec emplacements réservés qui est pourtant la forme d'autopartage la plus vertueuse.

Extrait de la délibération 1.2 du Conseil Municipal N° 4 du 07 décembre 2018 de la Ville de Toulouse.

« Il est précisé que les utilisateurs des véhicules et les opérateurs professionnels devront respecter l'arrêté municipal 84/31 du 16 avril 1984 relatif à la circulation et au stationnement sur le territoire de la Ville de Toulouse et les arrêtés municipaux subséquents. Ces tarifications annuelles préférentielles « Autopartage » permettent de stationner sur voirie mais ne constituent en aucun cas un droit de réservation d'un emplacement, ni la garantie d'une place disponible. À ce titre, la pose de système de protection de type arceau est strictement interdite. »