

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT**N ° 1766**

présenté par

Mme Louwagie, M. Nury, M. Hetzel, M. Dassault, M. Straumann et M. de la Verpillière

ARTICLE 14

Supprimer cet article.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet article vise à habilitier le Gouvernement à prendre par ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi, toute mesure à caractère expérimental relevant du domaine de la loi afin de réduire les fractures sociales et territoriales en facilitant les expérimentations d'innovations de mobilités proposant des solutions de mobilité pertinentes en zones peu denses. L'ordonnance établissant ces dispositions à caractère expérimental limite leur durée à cinq ans au plus et en organise l'accès pour en faciliter l'évaluation.

Les solutions identifiées à ce jour qui pourraient être expérimentées sont celles relatives aux modalités d'exercice du covoiturage, du transport particulier de personnes et du transport d'utilité sociale. Il s'agit notamment d'autoriser, à titre expérimental, des particuliers à transporter des personnes en percevant pour cela une contribution financière allant au-delà du strict partage de frais pris en compte dans le cadre d'un covoiturage.

Bien que des solutions doivent être apportées aux personnes en situation d'isolement, la rémunération de particuliers transporteurs ou de l'activité de covoiturage ne peut qu'occasionner une concurrence déloyale vis-à-vis des professionnels du secteur et poser un problème d'application des règles fiscales.

Après de longs mois de négociations ayant aboutis à deux lois en 2014 et 2016, dont certaines dispositions ne sont toujours pas applicables, les professionnels sont hostiles à cette mesure qui ouvre une nouvelle concurrence mal encadrée et difficilement contrôlable : quel sera le statut de ces particuliers transporteurs ?

En 2015, l'État français a fait interdire le service UberPop aux motifs que le recours à des particuliers est constitutif de travail dissimulé et de concurrence déloyale. La Cour de justice de l'Union Européenne lui a donné raison en avril 2018.

Une disposition spécifique a d'ailleurs été introduite dans la loi Thévenoud du 1^{er} octobre 2014, interdisant la mise en relation de passagers et de conducteurs particuliers pour des prestations de transport à titre onéreux. Cette interdiction est aujourd'hui reprise à l'article L 3143-4 du code des transports.

Conformément aux textes européens et à l'article L 1000-3 du code des transports, ces transports, qui sont réalisés pour le compte d'autrui, constituent par nature des transports publics et ils doivent donc être réglementés.

Prenant en compte la situation des personnes dont l'accès aux transports est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique, la loi Grandguillaume du 29 décembre 2016 a autorisé les associations à organiser des services de transport d'utilité sociale. Le décret d'application n'est toujours pas paru et il paraît prématuré de mettre en place un nouveau mode de transport sans avoir expérimenté cette solution.

Par ailleurs, l'article L 3111-12 du code des transports donne déjà la possibilité à une Autorité organisatrice de la mobilité de faire appel à des particuliers ou à des associations, avec un aménagement de leurs conditions d'inscription au registre des transporteurs.

Il va de soi que les Commissions locales des transports publics particuliers de personnes permettront aux Autorités organisatrices de la mobilité et aux professionnels d'apporter des solutions adaptées aux éventuelles carences de transport, dans le dialogue et la concertation, afin de répondre aux demandes de mobilité dans un cadre maîtrisé et contrôlé.