

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Tombé

**AMENDEMENT**

N ° 2381

présenté par

Mme Pascale Boyer, Mme Brulebois, Mme Lardet et Mme Lenne

-----

**ARTICLE 18**

Compléter l'alinéa 11, par la phrase suivante :

« L'autorisation d'exploiter nécessite des conditions d'ouverture du service au moins équivalentes aux services publics municipaux de mobilités. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Les offres en free floating sont totalement libérées de contraintes commerciales, en terme d'obligation de moyen comme le sont les délégations de service public de mobilités. Ainsi, même si ces sociétés ont un évident intérêt économique à offrir largement leurs services et augmenter le nombre de trajets de leurs utilisateurs, il s'avère important que les communes ou EPCI qui leur délivrent des décisions d'exploitation, intègrent dans celles-ci des exigences en terme d'accessibilité du service. En effet les collectivités autorisent ici de nouveaux services de mobilités pour les usagers et Il convient d'éviter que les opérateurs de mobilités en question privent l'accès à leurs services aux utilisateurs, pour des raisons strictement commerciales, et pour des raisons qui ne seraient pas à l'avantage de l'utilisateur et de la collectivité qui autorise ce service.

En effet, pour diverses raisons, comme par exemple, la nuit, ou dans des zones géographiques décidées discrétionnairement et pour des durées variables, ou encore, pour des raisons de litiges commerciaux entre l'opérateur et l'utilisateur, il arrive que le service ne soit pas accessible.

De cette manière, instaurer des conditions d'ouverture de service au moins équivalentes, qu'elles soient en terme d'horaires ou de tarification, en tout cas, à la discrétion de l'EPCI décisionnaire ; et que ces conditions soient exigées par l'EPCI qui délivre l'autorisation, permettrait par ailleurs de protéger l'utilisateur des pratiques de l'opérateur.

En effet l'utilisateur est dans une relation contractuelle probablement déséquilibrée, alors que dans le contexte des mobilités locales, il se rapproche davantage d'un usager de service public qu'un utilisateur dans une relation contractuelle simple.