

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

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

Commission	
Gouvernement	

Non soutenu

AMENDEMENT**N ° 3288**

présenté par

M. Bouillon, M. Aviragnet, Mme Bareigts, Mme Battistel, Mme Biémouret, M. Jean-Louis Bricout, M. Carvounas, M. Alain David, Mme Laurence Dumont, M. Faure, M. Garot, M. David Habib, M. Hutin, M. Juanico, Mme Karamanli, M. Jérôme Lambert, M. Letchimy, Mme Manin, Mme Pau-Langevin, Mme Pires Beaune, M. Potier, M. Pueyo, Mme Rabault, M. Saulignac, Mme Tolmont, Mme Untermaier, Mme Vainqueur-Christophe, M. Vallaud et Mme Victory

ARTICLE 15

Après l'alinéa 20, insérer les trois alinéas suivants :

« 4° Réserver des emplacements, à titre permanent ou temporaire, sur ces mêmes voies pour permettre le déploiement d'espaces logistiques urbains, qui assurent la fonction d'interface pour la livraison sur des courtes distances par des véhicules peu polluants »

« 5° Réserver des emplacements sur ces mêmes voies pour faciliter la circulation ou le stationnement des cycles, et pour faciliter le stationnement des engins de déplacement personnel, cyclomoteurs ou motocyclettes »

« 6° Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules utilisés dans le cadre des services de partage et de véhicules et d'engins définis à l'article L. 1231-17-1 du code des transports et leur réserver des emplacements d'arrêt ou de stationnement sur la voie publique. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les nouveaux usages de l'espace public nécessite d'offrir aux maires la possibilité de réglementer le stationnement et l'arrêt pour plusieurs catégories de véhicules, dont ceux utilisés dans le cadre d'espaces logistiques urbains, et ceux utilisés dans le cadre des services de partage.

Le transport de marchandises constitue un levier majeur dans la politique de transports urbains. Les livraisons et enlèvements ont un impact direct sur l'attractivité économique de la ville, sur l'encombrement du domaine public, et sur la qualité de l'air.

Les zones de livraison, souvent utilisées par des véhicules non professionnels, et dont l'usage est limité aux opérations de chargement / déchargement, ne permettent pas d'assurer efficacement cette fonction.

La limitation des stocks, les nouvelles formes de commerce (« e-commerce »), et la nécessité de limiter l'usage de poids lourds dans les centres villes, appellent au développement d'outils innovants, permettant le groupage /dégrouper de marchandises à proximité des lieux de livraison finale, et permettant d'assurer le dernier km de livraison avec des véhicules propres, adaptés aux centres urbains.

Ces espaces logistiques urbains peuvent être créés hors voirie, mais leur réalisation bute sur des coûts importants et une disponibilité foncière rare. Pour pallier cette difficulté, il est donc souhaitable d'utiliser l'espace public viaire pour y créer des espaces logistiques.

Pour en permettre le respect par les autres usagers, ils doivent pouvoir faire l'objet d'une réservation au titre des pouvoirs de police du Maire, sous réserve d'une mise en concurrence préalable en vue d'obtention d'une convention d'occupation du domaine public.

Cette réservation peut être temporaire et utilisée à certains horaires à des fins de stationnement.

La multiplication des services de mise en partage de véhicules nécessite d'ouvrir aux Maires la possibilité, dans le cadre de leurs pouvoirs de police de circulation et de stationnement, de réglementer l'arrêt et le stationnement de ce type de véhicules (réservations d'emplacement, interdiction de certains périmètres)

Il serait également pertinent de donner un fondement législatif à la création de voies cyclables, et d'emplacements de stationnement réservés pour les cycles, engins de déplacement personnel, cyclomoteurs ou motocyclettes.