



N° 1466 rectifié

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 17 février 2009.

PROPOSITION DE LOI

*relative au transport à titre onéreux de personnes
par véhicules motorisés à deux ou trois roues,*

(Renvoyée à la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire,
à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus
par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Didier GONZALES, Christian VANNESTE, Christian MÉNARD,
Lionnel LUCA, Claude BODIN, Alain MARC, Geneviève LEVY,
Marc LE FUR, Alain MOYNE-BRESSAND, André
WOJCIECHOWSKI, Pierre MOREL-A-L'HUISSIER, Gilles
D'ETTORE, Paul JEANNETEAU, Georges MOTHRON, Philippe
COCHET, Francis SAINT-LÉGER, Frédéric REISS, Louis
GUÉDON, Didier QUENTIN, Jean-Pierre MARCON, Patrice

CALMÉJANE, Jean-Pierre DECOOL, Joëlle CECCALDI-RAYNAUD, Jacques REMILLER, Guy TEISSIER, Olivier DASSAULT, Yannick FAVENNEC, Jean-Yves COUSIN, Jean-Luc REITZER, Henriette MARTINEZ, Bernard REYNÈS, Valérie ROSSO-DEBORD, Marguerite LAMOUR, Bruno SANDRAS, Dominique DORD, Daniel FIDELIN, Gérard MILLET, Michel VOISIN, Brigitte BARÈGES, Jacques DOMERGUE, Thierry MARIANI, Arlette FRANCO, Max ROUSTAN, Patrice MARTIN-LALANDE, René-Paul VICTORIA, Claude BIRRAUX, Pierre CARDO, Jean-Claude MATHIS, Isabelle VASSEUR, Georges COLOMBIER, Jean ROATTA, François GROSDIDIER, Jacques Alain BÉNISTI, Dino CINIERI, Bernard DEBRÉ, Daniel FASQUELLE, Philippe Armand MARTIN, Lionel TARDY, François SCELLIER et Marie-Anne MONTCHAMP,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Présent dans les principales capitales européennes, le transport de personnes à moto à titre onéreux s'est développé en région parisienne au début de l'année 2001, notamment pour assurer une liaison rapide avec les aéroports.

Malgré ce développement, l'activité de transport de personnes à moto à titre onéreux ne fait, à ce jour, l'objet d'aucun cadre législatif ou réglementaire.

Cette situation satisfait peu les professionnels du secteur, qui souhaitent la reconnaissance de leur activité par rapport aux autres modes de transports de personnes. Par ailleurs, elle ne permet pas d'imposer des exigences minimales de sécurité, dans l'intérêt des clients, des entreprises concernées et des tiers.

La présente proposition de loi vise à remédier à ces carences, tout en préservant le principe de la libre installation pour cette activité, conformément à la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur, à laquelle elle est assujettie.

Sur l'ensemble du territoire métropolitain, 95 entreprises ont été identifiées, mais le nombre d'engins utilisés n'est pas recensé. À Paris, l'activité comprendrait à ce jour une soixantaine d'entreprises pour environ 270 à 300 motos ou scooters. À l'exception de trois ou quatre sociétés importantes de par leur flotte (30 à 50 véhicules), ce marché repose sur de petits ou très petits opérateurs.

La clientèle est composée à 90 % d'hommes et femmes d'affaires, de cadres et de parlementaires. 70 % des clients parisiens sont étrangers ou provinciaux. 40 % des clients sont des femmes. Quelques sociétés ont fait part de cas de transports d'adolescents ou de grands enfants, à la demande de leurs

parents, pour les conduire à des activités périscolaires ou à des rendez-vous privés.

Le transport de bagages est possible dans des proportions limitées, sauf recours à une « remorque bagagère » proposée par quelques opérateurs moyennant un supplément de tarif. En service normal, l'emport d'un bagage de cabine-avion, d'un attaché case et d'un ordinateur portable est traditionnel.

Le tarif libre se situe au niveau des véhicules de grande remise. Il s'agit d'un service essentiellement « haut de gamme » compte tenu notamment du coût élevé de la maintenance des véhicules.

L'article 1^{er} de la présente proposition de loi définit le champ d'application de la présente loi. En cohérence avec la pratique existante, le transport de personnes à moto à titre onéreux s'opérera sur réservation préalable, afin de bien distinguer cette activité de celle des taxis.

L'article 2 prévoit l'introduction d'exigences minimales visant à garantir la sécurité de ce mode de transport de personnes. Celles-ci concerneront le véhicule et le conducteur et seront précisées par décret en Conseil d'État.

Ce décret pourrait exiger du conducteur cinq années d'expérience attestée dans la conduite de véhicules motorisés à deux ou trois roues et des conditions d'honorabilité. Une visite médicale obligatoire annuelle serait également prévue.

Un carnet de bord serait demandé afin d'attester que le véhicule fait l'objet d'un entretien régulier. L'utilisation de ce véhicule devrait par ailleurs être limitée dans le temps (3 ans) ou en kilométrage (200 000 kilomètres).

Enfin, un signe distinctif pourrait être exigé afin de faciliter le contrôle de l'activité par les autorités compétentes.

L'article 3 est le corollaire du principe d'une réservation préalable, telle qu'elle résulte de l'article 1^{er}. Contrairement aux taxis, le transport de personnes à moto à titre onéreux ne pourra faire l'objet d'une quête de clients sur la voie publique.

L'article 4 sanctionne le fait de contrevenir aux dispositions de l'article 3, dans les termes déjà prévus à l'article 2 *ter* de la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi.

L'article 5 prévoit que les modalités d'application de la loi seront fixées par décret en Conseil d'État.

Tel est l'objet de la présente proposition de loi.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

Les dispositions de la présente loi s'appliquent aux entreprises qui mettent à la disposition de leur clientèle, pour assurer leur transport ainsi que celui de leurs bagages, des motocyclettes ou des tricycles à moteur conduits par le propriétaire ou son préposé, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties.

Article 2

Les entreprises mentionnées à l'article 1^{er} doivent disposer, dans des conditions fixées par voie réglementaire, de chauffeurs qualifiés, de véhicules adaptés et d'une assurance garantissant les risques auxquels s'expose leur clientèle.

Article 3

- ① Les véhicules affectés à l'activité mentionnée à l'article 1^{er} ne peuvent ni stationner, ni circuler sur la voie publique en quête de clients.
- ② Ils ne peuvent stationner à l'abord des gares et aéroports, dans le respect des règles du code de la route ou des règlements édictés par l'autorité compétente que si leur conducteur peut justifier d'une réservation préalable.

Article 4

- ① Le fait de contrevenir aux dispositions de l'article 3 est puni d'un an d'emprisonnement et d'une amende de 15 000 €.
- ② Les personnes physiques coupables de l'infraction prévue au présent article encourent également les peines complémentaires suivantes :

- ③ 1° La suspension, pour une durée de cinq ans au plus, du permis de conduire ;
- ④ 2° L'immobilisation, pour une durée d'un an au plus, du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;
- ⑤ 3° La confiscation du véhicule qui a servi à commettre l'infraction ;
- ⑥ 4° L'interdiction, pour une durée de cinq ans au plus, d'entrer et de séjourner dans l'enceinte d'une ou plusieurs infrastructures aéroportuaires ou portuaires, d'une gare ferroviaire ou routière, ou de leurs dépendances, sans y avoir été préalablement autorisé par les autorités de police territorialement compétentes.
- ⑦ Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement, dans les conditions prévues par l'article 121-2 du code pénal, de l'infraction définie au présent article. Les peines qu'elles encourent sont :
 - ⑧ 1° L'amende, suivant les modalités prévues par l'article 131-38 du code pénal ;
 - ⑨ 2° Les peines mentionnées aux 8° et 9° de l'article 131-39 du même code.

Article 5

Les modalités d'application de la présente loi sont fixées par décret en Conseil d'État.