

ASSEMBLÉE NATIONALE23 mars 2021

LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3995)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N ° 1427

présenté par

M. Pancher, M. François-Michel Lambert, Mme Wonner, M. Falorni, M. Lassalle, M. Molac,
M. Simian et M. Clément

ARTICLE 26

Supprimer l'alinéa 5.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Les parcs relais sont primordiaux dans la mise en œuvre des politiques de mobilité durable portées par les autorités organisatrices de mobilité (AOM). Ces parcs sont en effet très efficaces pour permettre un report modal de la voiture individuelle vers les transports collectifs, plus particulièrement lorsqu'ils sont situés aux limites des zones les plus denses de nos agglomérations.

Ils permettent un rabattement des usagers habitant en dehors des territoires desservis par les lignes structurantes de transports en commun, agissant ainsi comme des piliers de la politique d'intermodalité. Leur gestion par les AOM permet de plus de s'assurer que les automobilistes qui s'y garent sont bien des usagers des transports en commun.

Or, l'alinéa III. de l'article 26 donne la possibilité au détenteur du pouvoir de police de la circulation et du stationnement de résERVER, notamment sur voirie, c'est-à-dire hors parcs relais, des places aux usagers des transports en commun.

Cette disposition interpelle, à la fois sur son opportunité et sur sa faisabilité :

- Sur son opportunité, il semble contre-intuitif de donner la possibilité à des usagers des transports en commun de bénéficier de facilités de stationnement pour leurs voitures sur voirie, sans que ces stationnements ne soient liés à un rabattement vers une ligne de transport. Ne risque-t-on pas de pousser certains usagers habituels des transports en commun de recourir davantage à leur voiture pour certains trajets, provoquant ainsi un report modal négatif des transports collectifs vers la voiture individuelle ?

- Sur sa faisabilité, se pose la question de savoir comment définir un « usager des transports en commun ». Pourra-t-il s'agir d'un usager occasionnel ou ne veut-on cibler ici que les abonnés au réseau de transports ?

Si les usagers occasionnels sont autorisés à utiliser ces places de stationnement, il existe alors un fort risque que la mesure soit détournée de son objectif initial, puisqu'un automobiliste pourra très bien se munir d'un titre de transport pour bénéficier de meilleures conditions de stationnement.

Si, en revanche, seuls les abonnés sont concernés, il existe une inégalité devant la loi puisque rien ne peut justifier juridiquement qu'un abonné doive disposer en matière pénale d'un avantage par rapport à un usager qui paierait ses trajets de transport à l'unité.

Au-delà de cette question de la définition du type d'usager concerné par la disposition, une autre question, structurante, se pose sur sa faisabilité. En effet, comment contrôler que l'automobiliste stationné est usager des transports en commun ? Les agents de contrôle du stationnement n'ont aucunement accès aux données d'usage des transports collectifs et n'auront donc aucun moyen pour s'assurer du respect de la réglementation.

Cette disposition est donc à la fois imprécise et inapplicable. Elle n'apportera pas d'outil supplémentaire aux AOM pour faciliter le déploiement de parcs relais, ce qui est pourtant l'objectif de cet article 26, et risque même d'être contre-productive.

Il est donc proposé de supprimer cet alinéa.

Cet amendment est issu d'une proposition du Gart.