



Projet loi n°157 rectifié d'orientation des mobilités DITE LOI LOM

MEMO UNT TAXI / LOI / AMENDEMENT

Nota/ Présentation du texte VERSION ISSUE DU SENAT :

En premier lieu, une analyse succincte du texte de l'article 1 à l'article 20, concernant au principal le champ d'activité des TAXIS et/ou pouvant avoir un impact par dévolution.

A chaque article, une analyse de son contenu numéroté I, puis une proposition d'amendement s'il y a lieu, numéroté II, suivi de la motivation subséquente numéroté III.

La proposition d'amendement, rajout, suppression, modification est d'abord rédigée hors du texte en italique souligné, puis insérée dans le texte, toujours en italique souligné. Attention, certaines propositions d'amendements sont une suppression pure et simple de l'article. A noter que nous reprenons la numérotation du SENAT en marge de page pour l'identification du texte visé

Certains articles, font l'objet d'analyse et de proposition de modification, sans pour autant que ceux-ci touchent le champ du TAXI, mais il nous a paru utile de relever les possibles contradictions.



A titre liminaire : l'examen de la loi et des amendements déposés interroge quant à la légalité, l'insécurité juridique de certains articles (exemple : art 20 et autres), voire la mise en à bas de la notion de droit de concurrence libre et non faussée applicable au cas de l'exercice de la profession réglementée du Taxi.

D'autre part, il semble devoir attirer l'attention sur le changement de paradigme de cette loi des mobilités, en ce qu'elle introduit la notion d'encadrement des mobilités, au lieu de mobilités encadrées.

La question n'est pas seulement sémantique, puisque la résultante c'est la mise en concurrence d'acteurs de la mobilité n'ayant pas les mêmes règles d'activité, permettant à terme aux AOM de choisir le moins disant, sans que les dispositions tirées du code des transports pour les professions réglementées soient opposables.

Sans savoir si nous sommes sur l'intentionnel, force est de constater que les rédactions successives au titre des données de mobilité, du financement des mobilités actives, voire auto partage, laissent place à interprétation quant au fléchage du financement public vers des acteurs de mobilité. Le risque certains, c'est par le biais d'une transposition erronée du règlement 2017/1926 de permettre le financement des plateformes type Uber ou autre.

De facto, la résilience économique, de l'occupation de l'espace public dédié, de l'accès et de la visibilité des acteurs soumis à réglementation contraignante se pose.

Tout comme leur résilience à subir ce changement de paradigme sans que le législateur leur apporte des garanties quant au cadre de leurs activités. A noter que le texte initial, n'est point explicite en ce qui concerne le champ territorial applicable à la LOI LOM.

A l'aune de cette imprécision, nous apportons une proposition d'insertion à l'article 1er, définissant précisément le champ géographique couvert par la présente loi.

Titre I^{er} : Améliorer la gouvernance en matière de mobilités pour mieux répondre aux besoins quotidiens des citoyens, des territoires et des entreprises

Chapitre I^{er} : Organisation plus efficace des mobilités dans chaque partie du territoire

I/ ANALYSE UNT/ Article 1^{er} :

Le droit au transport devient droit à la mobilité. Le but : un meilleur maillage des territoires en terme de mobilités par la création d'autorité organisatrice de la mobilité -AOM- (région, intercommunalité,...). Les AOM auront compétence pour organiser tout type de mobilité (transport public, à la demande, usages partagés,...). Création de la notion de « mobilité active » (mode déplacement terrestre non motorisé : vélo, trottinette,...). Cas spécifique de l'île de France ou l'AOM sera Ile de France Mobilité. Détails des compétences d'île de France Mobilités (« organiser un service public d'auto-partage » par exemple). Possibilité pour les métropoles en tant qu'AOM de financer le service ferroviaire ou « service en gare ».

L'article 1, manque d'être explicite quant à son champ géographique, notamment au regard des DOM et COM.

La notion d'urbain tend à disparaître au profit de la notion de territoire, de facto plus vaste que le champ urbain.

La question pour la partie Taxi, est de savoir quel est l'impact sur son organisation ?

A cette question, plusieurs réponses possible, à savoir :

A/ En lien avec l'article 5 de la présente loi, le risque de partage des voies réservées sur décision de l'AOM, nous y reviendrons au regard de l'art 5.

B/ Toujours en lien avec l'article 5, section 4 sous-section 1 ; la question de la délégation à l'autorité organisatrice des délivrances des licences gratuites se pose en principe et en pratique, idem B, voir supra article 5.

C/ au 4° & 5° du titre II, l'article 1, prévoit que les autorités organisatrices ont la compétence pour le développement du partage de véhicule terrestre à moteur, idem au titre III 4° & 5°. In fine la question de l'interaction des modes de transports partagés versus empiètement sur le champ d'activité du taxi, possiblement financée par la puissance publique se pose avec acuité.

En ce domaine, les questions sous-jacentes de la responsabilité en cas de litige, voire d'accident restent pendantes et ne sont pas tranchées mais en toute hypothèse, ce mode d'organisation avec financement partiel sur des deniers publics, fait porter un aléa juridique sur les acteurs et décisionnaires.

Reste la question de l'éventuelle distorsion de concurrence que cela peut engendrer pour les taxis.

II/ A celle-ci, UNT répond par une proposition d'amendement tel que rédigé :

Partie proposition amendement UNT art 1 :

II- A- Est rajouté à l'article 1 : *National et des DOM et Com*

Soit : Chapitre I^{er} - Organisation plus efficace des mobilités dans chaque partie du territoire National et des Dom et Com

III - Cet amendement vise à ce que la loi LOM soit explicite quant à sa portée et application sur l'ensemble des constituantes des territoires nationaux.

II- B : Au 28°, article 1231-1-1 nouveau est inséré : « sans que l'autorité d'organisation des mobilités ait compétence au titre de l'article R3121-4, celle-ci restant du ressort des autorités compétentes actuelles. »

Soit : « 2° Des services à la demande de transport public de personnes ; « sans que l'autorité organisatrice des mobilités soit compétente au titre de l'article R3121-4 du code des transports, celle-ci restant du ressort des autorités compétentes défini au présent article. »

III - Cet amendement vise à ce que soit clairement établi que ne peut être transféré, délégué, à l'AOM, la capacité de délivrance des ADS pour les TAXIS, conformément à l'article R3121-4 du code des transports

II – C : À l'article 1er/titre II, article 1231-1-1 nouveau numérotation SENAT et création d'un 31 bis, inséré un 6° : Les dispositions des 4° & 5°, ne peuvent avoir pour objet de porter atteinte à l'exercice des Taxis. L'autorité organisatrice s'assurant du respect du principe de non concurrence, s'assurant des éléments liés à aléa juridique de la mise en œuvre des 4° & 5°.

III - Cet amendement vise à clarifier les champs de compétence et d'activité, procède de la logique de séparation de celle-ci, y compris au sens supra de la loi, du partage des voies.

Il vise aussi à ce que l'autorité organisatrice s'assure que la notion de concurrence libre et non faussée soit bien prise en compte. Solution identique en ce qui concerne la définition du responsable au plan judiciaire (notion du donneur d'ordre) en cas d'aléa lié à la mise en œuvre subventionnée ou non, de disposition liée au développement du partage de véhicule à moteur.

II - D : À l'article 1er/titre III article L. 1231-3, numéro SENAT 39, insérer un 6° numéro 45 bis nouveau : Les dispositions des 2° & 4° & 5°, ne peuvent avoir pour objet de porter atteinte à l'exercice des Taxis. L'autorité organisatrice s'assurant du respect du principe de non concurrence, s'assurant des éléments liés à l'aléa juridique de la mise en œuvre des 4° & 5°.

III - Cet amendement vise à clarifier les champs de compétence et d'activité, procède de la logique de séparation de celle-ci, y compris au sens supra de la loi, du partage des voies.

Il vise aussi à ce que l'autorité organisatrice s'assure que la notion de concurrence libre et non faussée soit bien prise en compte, solution identique en ce qui concerne la définition du responsable au plan judiciaire(notion du donneur d'ordre) en cas d'aléa lié à la mise en œuvre subventionnée ou non, de disposition liée au développement du partage de véhicule à moteur.

I - ANALYSE UNT : Article 2 :

Cet article permet aux AOM de financer des « services de mobilités » et non plus uniquement des « transports urbains », ceci étant concomitant avec la disparition du terme, pour celui de l'organisation des mobilités. Page | 4

Plusieurs questions se posent sur l'organisation, la collecte, l'assise de celle-ci et in fine leurs destinataires.

Le cadre posé par l'article L. 3132-1 du code des transports ne doit pas être remis en cause, notamment en ce qu'il prévoit expressément que le co-voiturage s'exécute à titre gracieux, sauf pour la partie résiduel des frais.

L'article 2 introduit la notion du co-voiturage subventionné et payant.

Il apparaît clairement que le législateur tend à introduire la dé-régularisation du marché portant sur le transport de personne de moins de 10. A ce titre il convient de porter attention et sur la rédaction même du corpus du texte, que de ses sous-entendus dévolutifs, en matière de modification supra, des parties réglementaires et décrets d'application qui en découlent. Le, les non-dits apparaissent pour le moins flagrant.

Solution identique, en ce qui concerne, les destinataires des fonds de mobilités.

Plusieurs questions se posent en ce domaine, notamment en matière de concurrence libre et non faussée, en matière de responsabilité juridique. On parle en ce domaine de contrôle technique, de temps de conduite, d'accident, d'assurance et bien d'autres. In fine la question même de profession réglementée se pose, tout comme celle de la notion d'activité de transport commercial et des assujettissements concomitants.

L'article 2 à toutes les constituantes de l'incertitude pour les professions réglementées, pour la notion même d'entreprise, d'artisan du taxi.

Les questions relatives à l'encadrement, au financement (quid de l'activité des plateformes, voire leur possibilité de prétendre au financement public de mobilité) n'ont pas de réponse au terme de l'écriture en l'état du texte, mais n'assurent pas en toute hypothèse la régulation pertinente de l'activité mobilité.

II- Partie proposition amendement UNT art 2 :

II A : A l'article 2, en son 1°, numérotation SENAT 2, est inséré, « à l'exclusion des plateformes de mobilité à titre lucratif »

Soit : « Versement destiné au financement des services de mobilité », à l'exclusion des plateformes de mobilité à titre lucratif

II B : En son 4°, petit a) numérotation SENAT, est inséré à « des services de mobilité », à l'exclusion des plateformes de mobilité à titre lucratif

Soit : « services de mobilité », à l'exclusion des plateformes de mobilité à titre lucratif. »

II C : En son 8° est inséré à l'article modifié L. 2333-66 : « à l'exclusion des plateformes de mobilité à titre lucratif, ainsi que « et s'assure des conformités légales des bénéficiaires. »

Soit : Article L. 2333-66 : *le versement destiné au financement des services de mobilité **à l'exclusion des plateformes de mobilité à titre lucratif**, est institué par délibération du conseil municipal ou de l'organe compétent de l'établissement public qui organise au moins un des services mentionnés au 1° du I de l'article L. 1231-1-1 du code des transports. La délibération énumère les services de mobilité, mis en place ou prévus qui justifient le taux de versement **et s'assure des conformités légales des bénéficiaires.***

et aussi :

II D : Aux numérotations SENAT 18 f) ; 23-6 ; 24-7 ; 25-7 bis ; 26-8 ; 29-10° bis ; 37 a), est inséré :
« à l'exclusion des plateformes de mobilité à titre lucratif ».

Ces amendements visent à clarifier l'utilisation des fonds publics liés à la mobilité, à ce qu'aucune interprétation de droit ne puisse être faite en ce qui concerne les plateformes à titre commercial, sauf plateformes publiques, conformément au règlement européen 2017/1926, sans que la transposition ne puisse souffrir de faille d'application et d'interprétation.

Ils visent aussi à assurer la sécurisation juridique du corps de texte, notamment en ce que celui-ci en l'état, souffre d'incertitude pouvant mettre en cause la responsabilité des communes et/ou AOM.

I - ANALYSE UNT - Article 3 :

Spécificité locale région lyonnaise (création par ordonnance d'un établissement public au lieu du syndicat mixte des transports du Rhône).

A noter que le gouvernement semble ne plus pouvoir se passer des ordonnances, qui en droit constitutionnel permettent à celui-ci de légiférer sans passer par le parlement.

Certes la profession du TAXIS n'est pas concerné par le présent article, mais celui-ci sous tend une pérennisation de la démarche du gouvernement de faire l'impasse sur les assemblées parlementaires.

Chapitre II : Renforcement de la coordination des AOM au service de l'intermodalité.

Section 1 : Coopération entre AOM

I - ANALYSE UNT : Article 4 :

Il y est précisé le rôle de coordination des régions entre les AOM. Création de comité consultatif des « partenaires », y compris en Ile de France.

La région est de facto le chef de file et décideur de la politique des transports, détermine les périmètres : d'action, de tarification, de déserte, d'intermodalité et autres.

Clairement cet article introduit l'ensemble des notions de construction consubstantielle du texte de la loi LOM.

A titre illustratif, mais nous y reviendrons, les points 2° & 4° & 5° (dispositif général). Sachant que le texte prévoit explicitement que c'est la région qui contient les germes de l'OPEN DATA, des pratiques de mobilités sans exclusive, du maillage du territoire.

Une attention propre doit être portée à l'encontre de la notion de « *rabattement* », celle-ci pouvant voire ouvrir la porte à des interprétations variées. Elle ouvre de facto une notion de liberté avérée au gouvernement pour promulguer des décrets d'application et partie réglementaire, dont l'explicité n'est pas de mise à ce jour.

A remarquer que ce type d'écriture recèle du droit anglo-saxon et non du droit latin, qui lui est par définition plus encadrant et moins interprétatif, moins jurisprudentiel.

C'est un élément rédactionnel de la loi marquant quant à l'orientation du droit, du cadre légal dans lequel nous sommes inscrits, de son effectivité à terme quant à la possibilité de faire valoir son droit. En clair une dérive jurisprudentiel induit une notion de coût d'accès au droit.

Le point 5° en particulier touche aux partages de l'infrastructure de la mobilité et par effet dévolutif une incidence sur les emplacements réservés aux professionnels des taxis. Solution identique en ce qui concerne le périmètre des bassins de mobilités, la région ayant la gouvernance et l'autorité sur le schéma/découpage des AOM.

La suite du texte introduit la notion de partenaires devant être consultés avant toute mise en œuvre des plans de mobilité. Il est entendu dans la notion de partenaire, les collectivités, les AOM, mais pas seulement, c'est par voie réglementaire que sera déterminé la liste.

C'est un point d'organisation essentiel quant à la politique publique de l'offre de transport lié à la mobilité. Il paraît doré et déjà opportun d'insérer l'association, dans la notion de partenaire, des secteurs de la mobilité impacté par les décisions présent.

II - Partie proposition amendement UNT art 4 :

II A : A l'article 4 article L 1215-1, numérotation SENAT 8, en son 1° est inséré : « sans contrevenir aux services de mobilité réglementé, ».

Soit : « les différentes formes de mobilité et l'intermodalité en matière de déserte, d'horaire, de tarification sans contrevenir aux services de mobilité réglementé, d'information et d'accueil du public ». Page | 7

II B : En son 2°, numérotation SENAT 9 est inséré : « sans que l'objet du système de rabattement et de diffusion associé soit contraire aux dispositions régissant les professions réglementées, qu'elle soit d'ordre législatif, réglementaire, supplétif ou par décret. Le système ne peut avoir aussi pour objet, de procéder à la substitution de la transposition du règlement 2017/1926 européen ».

Soit : « La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et des aires de mobilité en milieu rural, ainsi que le système de rabattement et de diffusion associé à ces pôles ou aires, sans que l'objet du système de rabattement et de diffusion associé, soit contraire aux dispositions régissant les professions réglementées, qu'elle soit d'ordre législatif, réglementaire, supplétif ou par décret. Le système ne peut avoir aussi pour objet, de procéder à la substitution de la transposition du règlement 2017/1926 européen ».

II C : En son 5°, numérotation SENAT 12, est inséré : « La région veille à ce que les dispositions en matière d'infrastructure et de service de mobilité ne contreviennent pas aux dispositions de mobilité existante, notamment au regard des professions réglementées. »

Soit : « L'aide à la conception et à la mise en place d'infrastructures de transports ou de services de mobilité par les autorités organisatrices de la mobilité. La région veille à ce que les dispositions en matière d'infrastructure et de service de mobilité ne contreviennent pas aux dispositions de mobilité existante, notamment au regard des professions réglementées. »

IID : A l'article L.1231-5, numérotation SENAT 19/20/22, est inséré : « Art. L. 1231-5. « Sont associés au comité, les représentants des acteurs professionnels de la mobilité défini par voie réglementaire. »

et « Sont associés au comité, les représentants des acteurs professionnels de la mobilité défini par voie réglementaire » ;

Soit : « Art. L. 1231-5. - Les autorités organisatrices mentionnées aux articles L. 1231-1 et L. 1231-3 créent un comité des partenaires dont la composition est définie par voie réglementaire qu'elles consultent avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire, ainsi que sur la qualité des services et l'information mise en place. Sont associés au comité, les représentants des acteurs professionnels de la mobilité défini par voie réglementaire.

« L'autorité mentionnée à l'article L. 1231-1 le consulte également avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du plan mentionné à l'article L. 1214-1 ou de celui mentionné à l'article L. 1214-36-1.

« Lorsqu'elle intervient en application des dispositions du II de l'article L. 1231-1, la région crée un comité des partenaires, associant les représentants des communes ou de leurs groupements, à l'échelle pertinente qui est au maximum celle d'un bassin de mobilité. Sont associés au comité, les représentants des acteurs professionnels de la mobilité défini par voie réglementaire » ;

II E : A l'article L.1111-9, numérotation SENAT 37, est inséré : « sans empiéter sur les espaces réservés aux solutions de mobilité réglementée. » ;

Soit : « 7° A l'organisation des mobilités, notamment à l'intermodalité, à la complémentarité entre les modes de transports et à l'aménagement des gares, sans empiéter sur les espaces réservés aux solutions de mobilité réglementée. » ;

III - Ces amendements ont pour but d'établir clairement les distinctions entre les acteurs de la mobilité, sans que les professions ayant un champ réglementaire et légal existant, soient in fine, pénalisées au titre de leur soumission à des contraintes ayant un coût qui ne peut leur être opposable dans le cadre d'une mise en concurrence avec des acteurs non tributaires du même canevas.

En l'état de l'écriture la confusion peut être de mise, solution identique en ce qui concerne la notion de partenaire introduite dans le texte, ou les seuls clairement définis sont les collectivités, les AOM.

En ce domaine, il convient d'associer au mot partenaire un sens plus prescrit et ne renvoyant pas à des décrets d'application la liste de ceux-ci. Sachant que toute chose égale par elle-même, la déclinaison des partenaires à posteriori serait en elle-même source de possible contentieux.

Les amendements visent la sécurisation juridique du dispositif, visent à ce que n'interviennent pas un mélange des champs d'activité des acteurs de la mobilité, en un même espace de temps et de lieu.

Section II : Planification en matière de mobilité des personnes et de transport de marchandises

I- ANALYSE UNT : Article 5 :

Les plans de déplacement urbains (PDU) sont remplacés par des plans de mobilités, tant en milieu urbain que rural. Il y apparaît de nouveau la volonté de développer le covoiturage (« usages partagés des véhicules terrestres à moteur») sous l'égide de la puissance publique. La question se pose de savoir si l'exclusion des LOTI de moins de 9 passagers est impacté par cette modification.

La volonté du législateur semble être d'avoir une cohérence du spectre de la mobilité en dehors de toute ségrégation territoriale. Ce changement n'est pas que sémantique, puisque sa portée induit à terme des schémas d'aménagement des mobilités profondément révisés.

Tant sur l'aménagement de l'espace de circulation, que de stationnement, que sur le pouvoir des élus qui par définition est délégué à une et des autorités supérieures, AOM, mais surtout in fine la Région.

La question de la subsidiarité se pose au regard de la prise en compte des emprises locales.

Si ce n'est des questions pratiques, comme la délivrance des ADS par les Maires, dont on ne perçoit pas en l'état l'insertion dans les AOM, qui en sont de par le projet de loi les délégataires.

Situation équivalente en ce qui concerne (pour la partie qui nous intéresse, les Taxis), la mise en place des stationnements professionnels, de l'utilisation partagée des voies de circulation avec tiers, donc mise en concurrence.

Pour ce qui est du développement du covoiturage, il apparaît pour le moins que le texte comporte plusieurs zones d'imprécision quant à son encadrement.

En effet, si le législateur avait voulu développer le co-voiturage dans le sens qu'il mentionne, à savoir les relations domicile travail versus plan de transport entreprise, il lui suffisait d'être explicite à ce titre et de réserver tout aussi explicitement le financement à ce seul domaine. En l'espèce, force est de constater que l'affichage ne correspond pas à l'écriture.

Au surplus, le législateur est pour le moins taiseux quant aux définitions de la mobilité des personnes et de ses acteurs.

II - Partie proposition amendement UNT art 5 :

II A : A l'article 5, en son 3°, numérotation SENAT 5, est inséré : « Art. L. 1214-1. - des acteurs de la mobilité, notamment des acteurs soumis à dispositif d'encadrement de l'activité, » ;

Soit « Art. L. 1214-1. - Le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire, des acteurs de la mobilité, notamment des acteurs soumis à dispositif d'encadrement de l'activité, ainsi que des besoins de la population, en lien avec les territoires limitrophes. » ;

III/ Cette modification a pour but : A ce que l'autorité organisatrice de transport prenne en compte les dispositions particulières régissant les activités des professions réglementées.

II b/ 4° L'article L. 1214-2 est ainsi modifié en ses petits :

II B/ numérotation SENAT 13, article 1214-2, est inséré en son petit e) sans que ce partage n'est pour but de se substituer aux transports encadrés. Le développement des usages partagés et son financement ne peut être à destination d'un intermédiaire privé, sauf dans le cadre d'un plan de transport d'entreprise » ;

Page | 10

Soit : e) Son cinquième alinéa est complété par les mots : « et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur, sans que ce partage n'est pour but de se substituer aux transports encadrés. Le développement des usages partagés et son financement ne peut être à destination d'un intermédiaire privé, sauf dans le cadre d'un plan de transport d'entreprise » ;

III/ Cette modification a pour but : De clarifier la notion de l'usage partagé et son financement. En ce domaine il ne peut être de mise, d'avoir un financement public de plate-forme de mise en relation privé financé par les deniers public. A ce titre cette proposition assure la cohérence en droit communautaire de la transposition du règlement 2017/1926 de l'Europe. D'autre part, cela vise aussi à fléchir le développement et son financement, vers l'utilité sociale tiré des besoins de mobilité lié au trajet domicile/travail

II C/ h) Son 9° alinéa, numérotation SENAT 17, est remplacé par les dispositions suivantes : **Est substituer à : et aux mobilités actives ; par ; et aux mobilités par délégation.**

Soit : « 9° L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et collectivités publiques, notamment ceux travaillant dans les établissements scolaires, en incitant ces divers employeurs, notamment dans le cadre d'un plan de mobilité employeur ou d'un plan de mobilité scolaire, à encourager et faciliter l'usage, par leurs personnels, des transports en commun et leur recours au covoiturage et aux mobilités actives et aux mobilités par délégation; » ;

III/ Cette modification a pour but : D'établir un clair distinguo entre ce qui est du ressort du covoiturage et des professions réglementé. En ce domaine, nonobstant toute argutie, il convient de relever une incohérence de rédaction, au vu de la dissociation entre « des transport en commun », au sens voyageur, excluant de facto la profession des taxis en tant que tel. A ce titre celle-ci fait bien partie de la notion de transport en commun de moins de 9 places. D'autre part, la notion de mobilité active, paraît pour le moins flou, le risque étant d'avoir sur le champ d'activité des acteurs n'ayant pas les mêmes obligations, réglementations et couts

II D : Au 15° est modifié/Inséré : Numérotation SENAT 41 & 42 & 43 : 15° Il est inséré, après l'article L. 1214-23-1, un article L. 1214-23-2 ainsi rédigé : « et L. 1214-2 pris en son 7° » « et des professions impactées par lesdites modifications ».

Soit : « Art. L. 1214-23-2. - I. - Sans préjudice de la mise en œuvre, le cas échéant, des procédures de révision prévues aux articles L. 1214-14, L. 1214-23 et L. 1214-23-1, lorsqu'elle envisage d'apporter aux dispositions du plan de mobilité, d'une part, relatives au stationnement, à l'exception de celles relevant de l'article L. 1214-4 et L. 1214-2 pris en son 7° et de celles régissant le stationnement des résidents, d'autre part, relatives à la circulation et à l'usage partagé de la voirie, des modifications qui ne portent pas atteinte à l'économie générale du plan, en particulier au regard des objectifs énoncés aux 4° à 8° de l'article L. 1214-2, l'autorité organisatrice peut décider de mettre en œuvre, pour l'adoption de ces modifications, la procédure prévue au II.

Page | 11

Soit : « II. - Le projet de modification, élaboré en concertation avec les autorités détentrices des pouvoirs de police de la circulation et du stationnement, est ensuite soumis pour avis à ces dernières ainsi qu'aux conseils municipaux, départementaux et régionaux. Il est, en outre, soumis à une procédure de participation du public et des professions impactées par lesdites modifications, conformément aux dispositions du II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement. Les modifications sont arrêtées par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité. » ;

III : Cette modification a pour but : A ce que l'AOM, ne puisse revenir sur les dispositions prévues pour les emplacement dédiés aux activités des transports en commun & Taxi et d'autre part qu'en cas de modification, ces professions soient informées et consultées de droit.

« Section 4

« Dispositions propres aux plans de mobilité rurale

« Sous-section 1

« Dispositions générales »

II E : L'article L. 1214-36-1, est supprimé/inséré, numérotation SENAT 61-68 : « encadrés & réglementés » » & ~~à leur demande~~ & « Sans contrevenir aux dispositions réglementaires applicables aux professions encadrées. »

« Art. L. 1214-36-1. - Le plan de mobilité rurale détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilités des personnes, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les territoires limitrophes, afin de répondre aux spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité.

« Il est élaboré à l'initiative de l'autorité organisatrice de la mobilité mentionnée à l'article L. 1231-1 sur le territoire qu'il couvre.

« Il prend en compte les plans de mobilité des employeurs et des établissements scolaires existant sur le territoire qu'il couvre.

« Le projet de plan arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité est soumis, pour avis, aux conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés ainsi qu'aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes.

« Les représentants des professions encadrées & réglementées et des usagers des transports ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les gestionnaires de voirie, les chambres consulaires et les associations agréées de protection de l'environnement mentionnées à l'article L. 141-1 du code de l'environnement sont consultés, à leur demande, sur le projet.

« Le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, est ensuite soumis à une procédure de participation du public, dans les conditions prévues au II de l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement.

« Eventuellement modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, le plan est arrêté par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité.

« La compétence de l'établissement public de coopération intercommunale ou du syndicat mixte mentionnés à l'article L. 143-16 du code de l'urbanisme, peut, s'il y a lieu et dans les conditions prévues par le code général des collectivités territoriales, être élargie à l'élaboration d'un plan de mobilité rurale couvrant l'ensemble du périmètre relevant de la compétence de cet établissement public, sous réserve que ce périmètre inclue la totalité du ou des ressorts territoriaux des autorités organisatrices de la mobilité situées sur son territoire et que ces dernières aient donné leur accord. Sans contrevenir aux dispositions réglementaires applicables aux professions encadrées.

III - Ces amendements ont pour but : A ce que les professions réglementées soient informées et consultées de droit. D'autre part à ce que les modifications proposées ne soient pas contraire à la réglementation des transports, prises en son ensemble.

Chapitre III : Mobilité solidaire

I - ANALYSE UNT : Article 6 :

Cet article vise à ce que les AOM puissent développer des « services de mobilité solidaires ».

La question du principe ne soulève pas de difficultés particulières, sa mise en œuvre oui.

En effet, si l'on ne peut être opposé au principe de solidarité, sa dévolution financée par des fonds publics sans que soit mentionné un cadre d'application minimum, interpelle. En ce domaine, les questions de responsabilités juridiques sont en suspens, tout comme les questions d'organisation, de mise en place de tels dispositifs.

A la question de savoir comment les AOM vont pouvoir mettre en œuvre, coordonner, délivrer, contrôler les bénéficiaires de fond public lié à la mobilité solidaire, reste pendante.

La question de la coresponsabilité en matière d'accident routier de même.

Tout comme le sujet non abordé explicitement de la centralisation de l'offre de service des mobilités solidaires, par des plateformes X ou Y, qui à ce jour n'en n'ont pas la possibilité.

In fine, la question de la mobilité solidaire cache des enjeux multiples, qui mériteraient de la part du législateur d'être complétés rédactionnellement, si ce n'est d'intention.

II - Proposition d'amendement UNT article 6 :

II A / Numérotation SENAT 13-14, articles 2° Le II des articles L. 1231-1-1 et L. 1241-1, tels qu'ils résultent respectivement des 7° et 13° du I de l'article 1er de la présente loi, est complété par un 4° ainsi rédigé : **Au 4° est rajouté, ainsi rédigé** : « Ces aides devant être utilisées exclusivement au regard des professions de transport faisant valoir leurs capacités d'exercice de la profession de transporteur, sauf à ce qu'elles soient utilisées par le bénéficiaire ou ses proches. Elles n'ont pas vocation à être un moyen de financement des plateformes de données, sauf plateforme publique »

« 4° Organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.. « Ces aides devant être utilisées exclusivement au regard des professions de transport faisant valoir leurs capacités d'exercice de la profession de transporteur, sauf à ce qu'elles soient utilisées par le bénéficiaire ou ses proches. Elles n'ont pas vocation à être un moyen de financement des plateformes de données, sauf plateforme publique »

II B : Numérotation SENAT 15-16, 3° Après le I de l'article L. 1231-3, tel qu'il résulte du 8° du I de l'article 1er de la présente loi, il est inséré un I *bis* ainsi rédigé :

« I *bis* (nouveau). – Elle peut organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. » ;

Complété part : « Ceux-ci s'assurent que leurs contributions pécuniaires soient utilisées conformément aux dispositions légales et réglementaires de la voie publique. »

Page | 14

Soit : « I *bis* (nouveau). – Elle peut organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. Ceux-ci s'assurent que leurs contributions pécuniaires soient utilisées conformément aux dispositions légales et réglementaires de la voie publique »

III : Ces amendements ont pour but : De clarifier l'utilisation des fonds en matière de mobilité solidaire, de leurs destinataires effectuant la prestation de transport si besoin D'autre part à ce que la solidarité ne serve pas au financement de plateforme lucrative en substitution de la plateforme publique prévue par le règlement 2017/1926. In fine à ce que l'AOM ou autre organisme, soit sécurisé en matière de contentieux routiers pouvant survenir au terme de ce financement.

I - ANALYSE UNT : Article 7 :

Mesures spécifiques pour personnes en situation de handicap (tarif, place stationnement avec recharge électrique).

Nous relevons au terme de la lecture de cet article une incohérence de but recherché et de finalité. A ce titre nous proposons une modification d'écriture visant à assurer la cohérence du texte.

II - Proposition d'amendement UNT article 7 :

II/ Au II, numérotation SENAT 6-7. - L'article L. 2224-37 du code général des collectivités territoriales est complété par un alinéa ainsi rédigé : Modifié par : « cette ou ces places leurs sont réservées ».

Soit « Au sein de la voirie communale, toute voie comportant une ou plusieurs places pré-équipées ou équipées de borne de recharge électrique a, au moins, une place dimensionnée pour être accessible aux personnes à mobilité réduite, ~~sans que cette ou ces places leur soient réservées~~ « cette ou ces places leurs sont réservées ». Le nombre de ces places est au moins égal à une par installation électrique. »

III- Cet amendement a pour but : De rendre effectif et disponible les places prévues à cet effet pour les personnes à mobilité réduite et ou ayant un handicap. Il vise aussi à s'assurer du respect de l'article L 1214-1 en son 7°, prévoyant expressément que la notion de place pour handicap ou à mobilité réduite est réservée, évitant ainsi un défaut d'obligation légale, par ailleurs encourant sanction.

Chapitre IV : Mesures spécifiques aux outre-mer

I- **ANALYSE UNT : Article 8 :**

Adaptation aux spécificités des outre-mer, qui visent à l'adaptation de la LOM, au regard de spécificité.

En ce domaine, il est opportun d'avoir une rectification de disposition du code des transports, ayant conduit à ce que des situations dites particulières, amène à l'exemption d'application de règle de droit pour les DOM & COM. Ces dispositions particulières au transport de voyageur particulier, conduisent à des dérives de concurrences, conduisent de facto à une discrimination quant à l'application de la loi sur l'ensemble du territoire national, DOM & COM compris, ne se justifiant pas par le but recherché.

II - Proposition d'amendement UNT article 8 :

II/-Numérotation SENAT 23 : Rétablir le IX dans la rédaction suivante :

« IX. – Les articles L. 3511-3, L. 3521-2-1 et L. 3551-1-1 du code des transports sont abrogés. »

III - Objet Cet amendement a pour but de rétablir une situation, qui prive les DROM de l'application d'une disposition phare de la loi du 29 décembre 2016, relative à la régulation, à la responsabilisation et à la simplification dans le secteur du transport public particulier de personnes.

En effet, l'article 5 de cette loi, qui modifie l'article L 3112-1 du code des transports, visait à mettre un terme au contournement de la réglementation qui était permise par le statut de transporteur collectif, exécutant des services occasionnels.

Les- dits transporteurs occasionnels, relevant de la loi de 1982, sont utilisés massivement par les plateformes de mise en relation pour concurrencer les TAXIS et VTC, en zone urbaine. Ce contournement, a également été mis en évidence dans le rapport sur l'application de la loi du 1er Octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur publié fin 2015 :

"L'encadrement de l'activité de VTC par la loi du 1er octobre 2014 a conduit de nombreux acteurs à avoir recours à un autre dispositif législatif, beaucoup plus souple : celui des services occasionnels régis par la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982. »

Celui-ci autorise les entreprises de transport collectif à transporter, sur réservation préalable, un groupe de personnes, ce dont doit attester un billet collectif. Mais en pratique, ce statut est souvent détourné par des entreprises qui ne transportent, en fait, qu'une seule personne.

Ce régime est moins contraignant que celui des taxis et des VTC, tant sur le plan des exigences requises pour devenir conducteur que des critères imposés aux véhicules.

Si le statut d'exploitant d'une entreprise régie par la loi Loti nécessite de répondre à plusieurs conditions d'honorabilité, d'établissement, de capacité professionnelle et de capacité financière, les conducteurs qu'elle recrute doivent seulement détenir le permis B et une attestation médicale.

À l'inverse, les conducteurs de voitures de transport avec chauffeur doivent avoir réussi un examen théorique et pratique sous la forme d'un questionnaire à choix multiples ou justifier d'une expérience professionnelle d'un an et suivre, tous les cinq ans, une formation continue. Les conducteurs de taxi doivent réussir, quant à eux, un examen théorique et pratique, et sont également soumis à une obligation de formation continue.

Les taxis comme les voitures de transport avec chauffeur doivent répondre à un certain nombre de caractéristiques. Les taxis doivent disposer de l'ensemble des équipements spéciaux tels que le compteur horokilométrique, le lumineux, la plaque avec le numéro de la licence, le terminal de paiement électronique, etc. ; pour les VTC, le véhicule doit être âgé de moins de six ans et répondre à des critères de taille et de puissance. Les véhicules utilisés dans le cadre des services occasionnels régis par la loi Loti ne sont pas soumis à ces exigences.

En conséquence, de nombreux acteurs se sont lancés dans le transport de personnes sur réservation en ayant recours à ce régime, sans toujours respecter l'obligation de transporter au minimum deux personnes. Certaines plateformes de réservation sont soupçonnées d'avoir favorisé ce phénomène.

Par un amendement adopté au Sénat, la Guadeloupe et les DROM ont été exclu du champ d'application de l'article L 3112-1 du Code des Transports.

Cet article permet à des transporteurs collectifs d'exécuter un service occasionnel, en zone urbaine couverte par un PDU, avec des véhicules de plus de 10 places uniquement. Les prestations de transport public particulier avec des véhicules de moins de 10 places sont réservés dans ces zones aux taxis et VTC.

TITRE II : RÉUSSIR LA RÉVOLUTION DES NOUVELLES MOBILITÉS

Chapitre 1^{er} : Accélérer l'ouverture des données et le développement des services numériques

Section 1 : Ouverture des données nécessaires au développement de service numériques de mobilités

I - ANALYSE UNT : Article 9 :

Transposition du règlement UE 2017/1926 sur transmission des données « statiques et dynamiques » par, entre autres, les « opérateurs de solution de transports », vers une interface numérique unique dite « point d'accès national ». Une compensation financière pourra être demandée à l'utilisateur de ces données (selon volume des données). Ces transmissions des données et leur utilisation se font sous le contrôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières.

Le sens de la transposition interpelle, car le règlement prévoit expressément un point unique national. La transposition Française, si elle prévoit bien se point unique national elle le fait dans le cadre d'une déconcentration auprès des AOM ou région, puis à la charge de celle-ci la remonter sur le point unique national.

Nous sommes donc confrontés à une lecture particulière de la part du législateur Français sur la transposition du règlement et de son corollaire à savoir qu'il est d'application direct.

Parmi les motivations du législateur, celles tirées de la partie « animation de la démarche d'ouverture des données », permet de voir le ressort de la position prise. En effet, le renvoi aux AOM de la responsabilité de la mise en œuvre des données de transport, résulte de l'analyse faite que certains opérateurs sont d'ores et déjà en capacité de les fournir, en citant notamment le groupe Transdev et RATP.

Charge aux AOM d'identifier les acteurs, collectif et/ou individuel de transports, relevant de l'obligation de transmission des données de mobilité. L'on perçoit assez correctement la facilité pour les opérateurs ayant une certaine taille et moyens ; leurs identifications par les AOM, mais on ne perçoit pas de façon identique, celle-ci vis-à-vis des opérateurs de mobilité individuel au sens de l'entreprise TAXI notamment.

D'autre part, le législateur oublie les dispositions tirées du décret 2016-335 du 21 mars 2016, notamment au regard de l'article R. 3121-24 & suivants du code des transports, instaurant la création du point national de données mobiles pour la profession des taxis. A ce titre, la rédaction, à ce stade, de l'article 9 pose difficulté quant à l'insertion de ce dispositif légal existant.

Considérant qu'il y a antinomie de principe et de moyens, voire un potentiel conflit de droit entre la proposition rédactionnelle de l'article 9 au regard de l'application directe du règlement Européen et entre le dispositif existant du point national du registre des disponibilités des taxis.

Considérant que le parti pris de décentraliser le point unique des données de mobilité au niveau des AOM, va à l'encontre du but recherché par le règlement Européen. Que se faisant l'écriture du texte induit à ce stade une rupture d'égalité des territoires au regard de pratiques de tarification, d'évaluation, forcément inégales en fonction des moyens propres des AOM.

Considérant que si est ouverte, la possibilité de faire payer le service de données mobile, ce paiement doit être vu à l'aune de recouvrement de son coût de fonctionnement, d'où à venir une tarification forcément différenciée sur le territoire en fonction du volume de traitement, donc d'amortissement de celle-ci.

A remarquer à ce stade que cette manifestation de décentralisation des données de mobilités, peut avoir pour objet de porter la charge et donc subsidiarité financière aux AOM et non à l'état.

En l'état la question se pose de savoir si la critique du texte conduit à son insécurité juridique et à son effet dévolutif, ouvrant la porte aux contentieux.

Considérant le besoin de clarification au titre des données de mobilité, de la commande préalable de celle immédiate opérant le distinguo entre l'activité des taxis de celle des VTC, nous proposons l'insertion d'un 3° BIS nouveau.

II - Proposition d'amendement UNT article 9 :

Section 1

Ouverture des données nécessaires au développement de services Numériques de mobilité

II A- 3° BIS nouveau, après le numéro 30 SENAT :

3°bis nouveau : *«pour les données et réutilisable rendus disponibles, au titre des activités des Taxis et des véhicule de transport avec chauffeur, il est opéré une distinction entre la commande préalable de celle immédiate, au regard des dispositions combinées des articles L.3120-2 et D.3120-3 du code des transports. En ce domaine la commande préalable ne peut être inférieure à une durée de 1h00. Seul sont autorisés à apparaître comme étant disponible, pour une commande immédiate les taxis du ressort géographique de l'autorisation de stationnement et des données de mobilités correspondantes. »*

III - Cet amendement vise à ce que ne puissent subsister d'ambiguïté sur le distinguo entre les activités des taxis et des VTC, que la règle entre la commande immédiate de celle de la réservation ne puisse souffrir d'interprétation. Cela vise aussi à consolider le contrôle et la sanction par les services de l'état en cas d'infraction aux dispositifs visés, par le présent 3° bis.

II B : Numérotation SENAT 9, est proposé le rajout de : « sans pour autant contrevenir aux dispositions issues des articles L.3121-11-1 & R.3121-24 et suivant du code des transports ; »

Soit : *« 4° Pour les services de transport qu'elles organisent, les autorités mentionnées au 1° du présent article sont responsables de la fourniture des données mentionnées au 3°. Elles peuvent en confier la charge aux opérateurs de transport chargés de l'exécution du service du transport ; « sans pour autant contrevenir aux dispositions issues des articles L.3121-11-1 & R.3121-24 et suivant du code des transports ; »*

III - Cet amendement UNT a pour but :

Considérant que le registre des données de mobilité national des taxis est codifié au sein du code des transports, par les articles précités, que dès lors qu'un registre national existe sous la responsabilité du ministre des transports, il ne peut être du ressort des AOM, donc de leurs responsabilités. Cet amendement vise à clarifier le champ de compétence entre les acteurs et à assurer l'inéligibilité du dispositif.

Au titre du IV (nouveau). – Le troisième alinéa de l’article L. 3121-11-1 du code

Des transports est ainsi nouveau est modifié par :

Page | 19

*Il C/ Numérotation SENAT 42-43« L’exploitant mentionné au même article L. 3121-1 **doit** transmettre -- au gestionnaire **national** du registre » et la transmission peut être assurée par l’intermédiaire d’une centrale de réservation. »*

*Soit : « Durant l’exécution du service, l’exploitant mentionné au même article L. 3121-1 ~~peut~~ **doit** transmettre au gestionnaire **national** du registre les informations relatives à la localisation en temps réel du taxi disponible sur sa zone de prise en charge. La transmission peut être assurée par l’intermédiaire d’une centrale de réservation, telle que définie à l’article L. 3142-1 dès lors que l’exploitant est affilié à une telle centrale. Les autorités organisatrices de mobilité décident du caractère éventuellement obligatoire de la transmission des informations susmentionnées, en fonction des besoins et de l’offre de mobilité disponible sur leur territoire. »*

III - Cet amendement UNT a pour but :

Conformément aux dispositions tirées de l’article R. 3121-24 & suivants du code des transports, instaurant la création du point national de données mobiles pour la profession des taxis, ces modifications veillent à assurer la cohérence entre les dispositifs existants et à venir. Elles visent de même à ce que le point national existant du TAXI.fr et ses obligations ne soient pas contournées par cet amendement, ce qui serait le cas en l’état initial du texte.

I - ANALYSE UNT : Article 10 LOI LOM :

Transmission des données d’accessibilités des « transports » aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Section II : Services d’information et de billettiques multimodales

I - ANALYSE UNT : Article 11

Les AOM veillent à l’existence de service d’information présentant « tous les services de transport » à l’ensemble des usagers sur l’ensemble des modes de déplacements. Les critères de classements doivent être explicites et ne pas se fonder sur des « considérations commerciales ».

La question subséquente qui découle de l’article 11, reste la transposition pleine et entière du règlement Européen 2017/1926, en ce qu’il prévoit un point national unique, des données de mobilités.

En l’état, nous n’avons pas de proposition de modification à faire, en ce que l’article 11 a trait à la billettique, qui reste du ressort des AOM, si mise en place.

Chapitre II : Encourager les innovations en matière de mobilité

Section 1 : Véhicules autonomes et véhicules connectés

I - ANALYSE UNT : Article 12 LOI LOM

Ce texte vise à tout mettre en œuvre et ce par ordonnance, pour que les véhicules autonomes (« système de conduite automatisé ») puissent circuler sur la voie publique.

La question de l'utilisation récurrente de l'outil constitutionnel dit « ordonnance », interpelle, car cela semble être une marque inusuelle et contraire à l'esprit de la Vème république, ou cette disposition vise à ne pas empêcher l'action du gouvernement et non pas à être érigée en principe de gouvernance.

A ce titre, l'on ne peut qu'émettre les plus extrêmes réserves quant au dévoiement en son objet du dispositif lié à l'ordonnance. Se pose de façon strictement identique la question du rôle du parlement et de l'inobservation par celui-ci du principe constitutionnel de séparation des pouvoirs, aboutissant à ce que par lui-même il délègue le sien à celui qu'il est chargé de contrôler.

Notre attention, du point de vue technique de l'écriture du texte, résulte dans la notion de « il pourra » et non ne doit.

II - Proposition d'amendement UNT article 12 :

II - Numérotation SENAT 1 : Au 2° de l'article 12 : « il devra être prévu » au lieu de : « il pourra être prévu »

Soit : « Il pourra ~~de~~ être prévu à ce titre d'imposer la fourniture d'une information ou d'une formation appropriée, préalablement à la mise à disposition des véhicules à délégation de conduite, lors de la vente ou de la location de tels véhicules. »

III - Cet amendement UNT a pour but :

De s'assurer de l'effectivité de l'information et de la formation dans le cas de la mise à disposition de tels véhicules, que d'autre part l'obligation entraîne une sécurisation assurantielle que ne permet pas l'écriture du texte en l'état.

In fine, l'on rejoint l'objectif initial consistant à permettre l'éclosion du véhicule autonome, mais sans avoir de freins liés au contentieux de responsabilité.

I - ANALYSE UNT -Article 13 LOI LOM :

Mise à disposition des données des véhicules connectés, selon les circonstances, aux pompiers, secours, police et permettre une modification à distance (« corrections télématiques [3] ») de certains paramètres de ces véhicules en cas de défaut de sécurité.

Page | 21

Le texte prévoit aussi la possibilité d'utilisation des données en cas d'accident, y compris celles précédentes, pour permettre aux autorités compétentes la détermination des causes d'accident et l'imputation des responsabilités subséquentes.

Remarque identique à l'article 12, en ce qui concerne le principe entourant le dispositif d'ordonnance.

Section II : Favoriser les expérimentations des nouvelles mobilités

ANALYSE UNT - Article 14 et 14 bis LOI LOM :

Page | 22

Autoriser toutes expérimentations de « solutions nouvelles de mobilités dans les territoires peu denses » avec dérogations par ordonnance.

Au titre du dispositif d'ordonnance, analyse identique aux articles 12 et 13 de la présente loi. La question de la conformité constitutionnelle de l'abus et du dévoiement de l'utilisation des ordonnances se pose avec acuité.

Considérant que ces deux articles laissent une totale liberté d'application sans contrôle et ce sur une durée excessive, la question se pose de savoir qu'elle est le but recherché au titre de solutions innovantes.

Que par ailleurs, les territoires ruraux recèlent de solution de transport adapté au maillage du territoire, à savoir les Taxis, qui ont le spectre couvrant le transport public particulier de personne.

Le législateur, introduit donc par ce biais le subventionnement de plateforme de VTC au niveau rural, sous l'argutie fallacieuse de concourir à la réduction de la fracture des mobilités.

En l'espèce, il n'appartient pas au législateur de pouvoir concourir financièrement au développement du VTC, par le biais d'un artefact dit social.

Ces 2 articles encourent sanctions en ce qu'ils contreviennent clairement à l'exercice d'une profession administrée, qu'ils contreviennent de même à fausser le marché. Ils contreviennent aussi aux dispositions législatives et réglementaires existantes couvrant le champ du transport public particulier de personne.

Considérant d'autre part, que le cadre géographique de l'exercice du VTC n'est contrairement au taxi pas limité géographiquement, le législateur contrevient lui-même à la définition et fonction des AOM, et donc à sa subsidiarité. A ce titre, l'on ne peut résoudre une fracture de mobilité, en déléguant aux plateformes de VTC la réduction de celle-ci, sous subvention publique, d'entreprise ayant leurs sièges sociaux au Pays Bas ou autre et dans le même temps vouloir taxer les GAFA.

Nous ne pouvons donc, non exprimer des réserves, mais être formellement opposés à ce texte.

I - Proposition d'amendement UNT article 14 et 14 bis :

I - SUPPRESSION

III - Cet amendement UNT a pour but :

De ne pas contrevenir aux dispositions régissant les professions du T3P et leurs exercices. Il vise de même à ce que le financement public ne soit destiné à subventionner l'activité VTC, dont les opérateurs sont décorrélés des territoires ruraux et ne peuvent donc répondre à la fracture de mobilité. Considérant d'autre part, que la suppression des deux articles conduit à assurer l'existence de l'exécution de bonne foi des principes constitutionnels, pour le moins dévoyé en l'état des deux articles, au regard de l'utilisation abusive de l'ordonnance. In fine, la suppression assure aux AOM une sécurisation du fléchage du financement public, au regard de possible contentieux tiré du principe de concurrence libre et non faussée et d'atteinte à la liberté d'entreprendre, qui ne serait pas justifier par le but poursuivi. Le cas en l'espèce si la suppression n'est pas opérée.

Section 3 : Réguler les nouvelles formes de mobilité et renforcer la responsabilité sociale des plateformes de mise en relation par voie électronique

I- ANALYSE UNT : Article 15 LOI LOM

Cet article vise en substance à subventionner le covoiturage avec versement d'une « allocation » (inférieure aux frais engagés) au passager ou au conducteur. Possibilité pour Ile-de-France Mobilités de créer des applications de mise en relation de covoiturage. Cet article prévoit la création de voie et d'emplacement de stationnement pour les transports en commun, les « véhicules de transport public particulier de personnes » (c'est-à-dire les VTC !), les véhicules de covoiturage, les véhicules à faible émission.

Cet article légitime le fait que les VTC auront des emplacements de stationnement réservés ainsi que l'accès à des voies de circulation réservées, comme les taxis. Cela consiste à mettre sur un même niveau les taxis, titulaire d'une « autorisation de stationner » (ADS) et les VTC qui ne peuvent pas stationner sur la voie publique en quête de clientèle (article L3120-2 du Code des Transports).

Les seuls « transports publics particuliers de personnes » qui peuvent donc prétendre à un stationnement sur la voie publique sont les taxis. Cette formulation par trop généraliste, faisant fi de l'obligation de retour en règle générale à sa base pour le VTC est donc contraire aux règles d'exercice de la profession qui leurs sont applicables. Le législateur fait donc montre d'une légèreté rédactionnelle.

La réalité est que les stations de taxis sont le pendant de l'autorisation de stationnement.

Prétendre créer de nouveaux emplacements qui concerneraient des « véhicules de transport public particulier de personnes » sans autre précision ne serait donc pas conforme aux textes existants ni tenir compte de la réalité de nos espaces saturés.

Concernant l'utilisation des voies dédiées, force est de constater que le législateur, ne tient pas compte de la réalité géographique et d'espace infrastructurel.

A ce titre, l'utilisation des voies réservées sont déjà encombrées alors qu'il n'y circule que les bus, les taxis et les vélos.

La question du contrôle et sanction se pose avec acuité, nonobstant les dispositions prévues à l'article 16 de la présente loi à ce titre. Pour illustration, l'Etat n'est pas actuellement en capacité de contrôler et de sanctionner l'activité illicite des VTC.

Cet et ces articles 15 et Autres 15 bis, bis A et B, Bis nouveau, ter, entraîne et souffre critique, tant du point de vue rédactionnel que du point de vue de leur pertinence et déclivité sur le terrain.

II- Proposition d'amendement UNT article 15 & Autres 15 bis, bis A & B, Bis nouveau, ter :

II A- Numérotation SENAT 3, A l'article 15 -3ème et 4ème est rajouté : « dans le cadre de l'article L. 1214-2, pris en son 9ème et au titre de l'article L. 1414-8-2 du code des transports. »

2° Sont ajoutés quatre alinéas ainsi rédigés :

Soit : « Elles peuvent également, lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée, verser directement ou indirectement une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet, dans le cadre de l'article L. 1214-2, pris en son 9ème et au titre de l'article L. 1414-8-2 du code des transports. » »

III- Cet amendement UNT a pour but :

De favoriser l'éclosion de l'auto partage dans le cadre des plans de mobilité d'entreprise en renforçant les moyens alloués à cet effet, sans effet de saupoudrage, contraire à l'objectif affiché. A ce titre c'est une mesure d'efficience économique de transport qui répond au besoin de mobilité vertueux des entreprises et de leurs salariés.

Il vise aussi à ce que l'auto partage ne soit pas un moyen détourné de substitution au transport réglementé et à ce que l'on ne puisse par ailleurs, avoir une interprétation pouvant conduire à des dérives, tel que la substitution par l'auto partage, au transport de malade assis.

et aussi à minima, si non suppression :

II B- Au IV de l'article 15 en son 19em & 20em, numérotation SENAT, est modifié par : « des véhicules de transport en commun, des taxis. » et suppression de : « ~~des véhicules de transport public particulier de personnes, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou de certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.~~ »

IV. – L'article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales est complété par un 3° ainsi rédigé :

Soit : « 3° Réserver des emplacements sur la voie publique, de façon temporaire ou permanente, pour faciliter la circulation des véhicules de transport en commun, des taxis. » ~~des véhicules de transport public particulier de personnes, des véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports ou de certaines catégories de véhicules identifiés en fonction de leur niveau d'émission de polluants atmosphériques.~~ »

III - Cet amendement UNT a pour but :

De maintenir l'espace de circulation dédié aux transports réglementés fluides, de ne pas rendre conflictuel l'espace d'occupation de la voie publique, d'assurer l'effectivité du contrôle et de la sanction par les autorités, de ne pas contrevenir aux conditions d'exercice issues du code des transports pour les transports en commun et les taxis, mis en cause par l'écriture du texte.

et aussi à minima, si non suppression :

II C :A l'article 15 en ses 22-23 em V nouveau à 25em est modifié : « sont notamment concerné par une telle mesure les véhicules de transport en commun, les véhicules des taxis, les véhicules transportant un nombre minimal d'occupant notamment au sens des articles L. 1214-2, pris en son 9em et au titre de l'article L. 1414-8-2 du code des transports. »

V (nouveau). – Le chapitre Ier du titre Ier du livre IV du code de la route est complété par un article L. 411-8 ainsi rédigé :

Soit : « Art. L. 411-8. – Des voies de circulation peuvent être réservées, de façon permanente, sur les autoroutes et les routes express, pour faciliter la circulation de certaines catégories de véhicules ou d'usagers. « sont notamment concerné par une telle mesure les véhicules de transport en commun, les véhicules des taxis, les véhicules transportant un nombre minimal d'occupant notamment au sens des articles L. 1214-2, pris en son 9em et au titre de l'article L. 1414-8-2 du code des transports. »

~~Peuvent notamment être concernés par une telle mesure les véhicules de transport en commun, les véhicules de transport public particulier de personnes, les véhicules transportant un nombre minimal d'occupants notamment dans le cadre du covoiturage au sens de l'article L. 3132-1 du code des transports et les véhicules à très faibles émissions.~~

III - Cet amendement UNT a pour but :

D'assurer la possible utilisation des voies alternatives en cas de surcharge du trafic, par les opérateurs de transports en commun et les taxis, mesure dont ils devaient bénéficier depuis quelques années. D'être en cohérence avec l'auto partage à destination des plans de mobilité entreprise.

De s'assurer d'une fluidisation du trafic portant sur le transport en commun de plus et moins de 9 personnes pour les professions réglementées.

et aussi au :

Il Article 15 bis A (nouveau), pris en son 4em, numérotation SENAT ; est modifié par la suppression de : « *ou aux véhicules assurant du covoiturage tel que défini à l'article L. 3132-1 du code des transports* ».

Soit : « L'autorité chargée de la police de circulation peut restreindre la circulation routière sur une voie auxiliaire aux bus, aux taxis. ~~ou aux véhicules assurant du covoiturage tel que défini à l'article L. 3132-1 du code des transports.~~ »

III - Cet amendement UNT a pour but :

De faciliter et de fluidifier l'insertion du transport de personne publique et ou réglementé en cas de congestion, de pouvoir opérer le distinguo entre les parties, tout en facilitant le contrôle de l'utilisation de ses voies réservées. A ce titre que pour être en cohérence avec le dispositif d'identification facultative des véhicules en auto partage par les AOM, il ne peut être rendu possible la faculté à ceux-ci de faire circuler des véhicules dont l'identification ne peut être assurée et donc contrôlée de façon efficiente.

I - ANALYSE UNT : Article 16

Mise en place de contrôle automatisé sur ces voies « réservées » (incluant contrôle nombre de passagers pour covoiturage). A noter que le dispositif opéré par l'article renforce la compétence, le champ d'intervention et de sanctions en lien avec la prise, la collecte de donnée de contrôle automatisé.

I - ANALYSE UNT : Article 17

Redéfinition de ce que sont les frais dans le covoiturage. Laisse au gouvernement la charge de prendre les mesures idoines en matière de responsabilisation des plateformes de mise en relation.

Définition du co-voiturage transport de colis, dit « Co-transportage de colis ».

Page | 26

En ce domaine, le législateur ouvre le champ du transport de marchandise au particulier, sans que celui-ci soit dans l'obligation d'être officiellement enregistré pour transporter avec toutes les obligations inhérentes à au statut de transporteur.

A noter qu'un plafond annuel sera fixé par arrêté conjoint des Ministres du Budget et du Transport.

Ce texte, en sus d'ouvrir le champ du transport de marchandise à des acteurs n'ayant aucune compétence en la matière, pose difficulté quant au transport de matières dangereuses en colis. Solution identique en ce qui concerne les poids admissibles sur un véhicule léger, le législateur ne se focalisant que sur le paramètre de la contribution financière. A tout le moins celui fait preuve de légèreté en ce domaine, tout comme le non encadrement des véhicules utilisés, oubliant de préciser « véhicule immatriculé » sur le territoire national, sens de la proposition de modification de l'UNT.

II - Proposition d'amendement UNT article 17 :

II A : Au 8° numérotation SENAT, rajout de : « immatriculé sur le territoire national »

Soit : « Art. L. 3231-1. – Le co-transportage de colis se définit comme l'utilisation en commun, à titre privé, d'une voiture particulière, immatriculée sur le territoire national, effectué à titre non onéreux excepté le partage des frais, pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur réalise pour son propre compte. »

III - Cet amendement UNT a pour but :

De ne pas permettre l'utilisation dévoyée du dispositif, notamment au regard de la substitution de moyens de transport, de cabotage et de contournement des règles de transport relatives au moins des 3t5.

En ce domaine, l'écriture du texte souffre de possible dérapage en ne précisant pas que cette possibilité s'applique uniquement à des véhicules immatriculés sur le territoire national. Ce rajout clôture le champ d'interprétation possible.

et aussi au :

II B/ Au 10° numérotation SENAT, rajout de : « Cette possible faculté de transport de colis, n'exonère pas le conducteur et la plateforme de mise en relation des dispositions en matière de transport de matières dangereuses et en matière de poids transportés. »

Soit « L'activité de co-transportage n'entre pas dans le champ des professions de transporteur public routier de marchandises mentionnées à l'article L. 3211-1. Cette possible faculté de transport de colis, n'exonère pas le conducteur et la plateforme de mise en relation des dispositions en matière de transport de matières dangereuses et en matière de poids transportés. »

III - Cet amendement UNT a pour but :

De s'assurer des respects des dispositions relatives au transport de matières dangereuses, solution identique au regard des dispositions concernant les poids transportés en fonction du véhicule.
De s'assurer que les plateformes ne puissent s'exonérer de leurs responsabilités en ces domaines.

I- ANALYSE UNT : Article 18

Possibilité faible d'encadrer par les AOM les « nouveaux services de mobilités ». Le législateur, prend le parti de laisser la possibilité pour l'AOM de pouvoir mettre en place un régime d'autorisation préalable des services de mobilité de partage.

La question qui se pose est de savoir si le « peut » est pertinent.

A ce titre est sans changer la teneur du texte, nous proposons les modifications suivantes.

II -Proposition d'amendement UNT article 18

II A : Au 2° numérotation SENAT changer : « *peuvent* », par « *doivent* ».

Soit : « *Art. L. 1231-17. – I. – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement ~~doivent~~ peuvent, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de partage de véhicules et d'engins permettant le transport de passagers ou de marchandises, mis à disposition des utilisateurs sur la voie publique et accessibles en libre-service, sans station d'attache, à un régime d'autorisation préalable.*

II B - Au 3° numérotation SENAT changer : « *peut* », par « *doit* ».

Soit : « *II. – L'autorisation d'exploiter mentionnée au I doit ~~peut~~ comporter des prescriptions portant exclusivement sur : »*

III - Ces amendements UNT ont pour but :

D'assurer l'effectivité du contrôle préalable des acteurs prétendant à l'exercice de l'activité. De responsabiliser l'acteur public sur la mise en œuvre d'obligation préalable minimal, vis-à-vis des acteurs du partage de véhicule.

I - ANALYSE UNT : Article 19

Mise en place d'un cadre législatif encadrant l'activité du transport dit des cycles à pédalage assisté conduit par le propriétaire ou son préposé.

Sans préjuger de ce type d'activité, nous remarquons que le législateur ne va pas au bout de sa logique en laissant la possibilité à l'autorité compétente de mettre en place un régime d'autorisation préalable au lieu d'imposer l'autorisation préalable.

Page | 28

En ce domaine nous formulons les mêmes propositions qu'à l'article 18 supra.

II - Proposition d'amendement UNT article 19

II - Au 13° numérotation SENAT, article nouveau, proposition de modification : « *peuvent* » par « *doivent* ».

Soit : « Art. L. 3123-2-1 (nouveau). – Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de police de la circulation et du stationnement ~~doivent~~ *peuvent*, après avis de l'autorité organisatrice de la mobilité concernée, soumettre les services de transport par cycle à pédalage assisté à un régime d'autorisation préalable, en vue de s'assurer du respect par les entreprises mettant à disposition ces cycles des conditions prévues à l'article L. 3123-1. »

III - Cet amendement UNT a pour but :

D'assurer l'effectivité du contrôle préalable des acteurs prétendant à l'exercice de l'activité. De responsabiliser l'acteur public sur la mise en œuvre d'obligation préalable minimal, vis-à-vis des acteurs de véhicule à cycle.

I- ANALYSE UNT : ARTICLE 20 LOI LOM : SUPPRIME

Considérant la suppression de cet article par le Sénat ;

Page | 29

Considérant la volonté du législateur de réintroduire l'article 20 supprimé ;

Considérant que dans l'hypothèse d'une réintroduction de l'article 20, les fondements étayés de l'UNT visant sa suppression persistent ;

Considérant les 3 premiers considérants, L'UNT maintient à titre conservatoire, son analyse de l'article 20, sa demande de suppression, son argumentaire visant à sa suppression.

Cet article vise en substance à sécuriser l'activité des plates-formes de mise en relation, type UBER et autres, quant à la possible requalification du lien commercial, en lien contractuel, entre la plateforme et les conducteurs.

Le législateur introduit ici une novation en droit commercial et social, puisque définissant par avance le lien de subordination amenant à l'octroi de droits sociaux sans lien contractuel, tout en admettant que le contrat civil commercial n'est pas établi sur un pied d'égalité, ce de façon contraire au droit civil contractuel.

D'autre part, le législateur introduit une autre novation en droit, **celle de la charte facultative**, portant interrogation quant à la légalité de sa source, tout en qualifiant par avance ces éventuels éléments comme ne pouvant pas être pris isolément ou en leur entier comme base d'un possible requalifiant contractuel, versus au regard de l'établissement d'un lien contractuel.

Considérant que l'article 20 de la loi LOM, mentionne la notion de travailleur, sans pouvoir pour autant les qualifier d'indépendant au regard même de sa propre rédaction ;

Considérant que les points énoncés aux 1° à 8° sont constitutifs d'une requalification du contrat commercial en contrat de travail ;

Considérant qu'il n'appartient pas au législateur de préjuger de la qualification juridique de la réalité du lien contractuel entre les parties, en usant d'artifice d'écriture non conforme, tant au regard du code civil, que du code du commerce, que du code du travail ;

Considérant que la notion de facultatif, est par ailleurs discriminatoire au sens premier du terme, que cette inapplication obligatoire sur l'ensemble du champ visé, de ses acteurs, conduit de facto à un biais concurrentiel, portant atteinte au principe de concurrence libre et non faussée ;

Considérant que la constitution prévoit en son entame (Charte des droits de l'homme), que l'on ne peut prendre en considération l'origine de la personne pour établir, prendre des mesures, promulguer des lois ou tout autre acte. Que l'article 20 induit in fine la violation constitutionnelle de ce principe, car celle-ci du fait de l'origine, à savoir le conducteur de plateforme, le discrimine au regard du droit.

En ce domaine, le législateur se substitue au juge, posant la question de la séparation des pouvoirs, ainsi que de la légalité constitutionnelle du texte en son fondement, ce sur des points de droit irréfragable.

II - Proposition amendement UNT :

II- SUPPRESSION

III- Motivation de l'amendement de suppression

En sus de l'analyse du texte, trois difficultés majeures se font jour en pur droit au titre de cet article, à savoir :

1° la question de la portée juridique, de son opposabilité de la charte se pose. En ce domaine la doctrine du Conseil d'État et du Conseil Constitutionnel apparaît claire.

Il est considéré que toute charte, dont la France est porteuse et ou signataire, que cela soit en droit National ou International a valeur d'opposabilité, tant du point de vue normatif, que du point de vue judiciaire en cas de litige.

Quand bien même le législateur aurait une intention autre, la charte tirée de l'article 20, acquière de droit un caractère d'obligation légale opposable en cas de litige.

2° considérant que le 1° valide la valeur juridique de la charte, se pose alors la question du facultatif, qui entraîne de facto une discrimination entre les acteurs, les conducteurs, non qualifiés d'indépendants par l'article 20 et un biais économique, en soi une irrégularité économique, confinante à la singularité. Il n'appartient pas au législateur de pourvoir à l'insécurité juridique ; économique ; sociale d'un secteur.

3° la question de la séparation des pouvoirs que pose l'article 20, se résout de facto par sa suppression. En toute hypothèse, cet article encoure la sanction de sa constitutionnalité, en ce qu'il qualifie la relation contractuelle de manière dérogatoire au droit à l'appréciation du juge. Il est donc contraire au fondement de la Vème République.