

N° 333

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2005-2006

Annexe au procès-verbal de la séance du 4 mai 2006

RAPPORT

FAIT

*au nom de la commission des Affaires économiques (1) sur la proposition de loi de MM. Roland RIES, Jean-Pierre BEL, Yannick BODIN, Roland COURTEAU, Michel DREYFUS-SCHMIDT, Louis LE PENSEC, Roger MADEC, François MARC, Jean-Pierre MICHEL, Jean-Marc PASTOR, Jean-François PICHERAL, Mme Gisèle PRINTZ, MM. Daniel REINER, Thierry REPENTIN, Mme Patricia SCHILLINGER, M. Marcel VIDAL et les membres du groupe socialiste, apparentés et rattachés, tendant à **promouvoir l'autopartage,***

Par M. Roland RIES,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : M. Jean-Paul Emorine, *président* ; MM. Jean-Marc Pastor, Gérard César, Bernard Piras, Gérard Cornu, Marcel Deneux, Pierre Herisson, *vice-présidents* ; MM. Gérard Le Cam, François Fortassin, Dominique Braye, Bernard Dussaut, Christian Gaudin, Jean Pépin, Bruno Sido, *secrétaires* ; MM. Jean-Paul Alduy, Pierre André, Gérard Bailly, René Beaumont, Michel Bécot, Jean-Pierre Bel, Joël Billard, Michel Billout, Claude Biwer, Jean Bizet, Jean Boyer, Mme Yolande Boyer, MM. Jean-Pierre Caffet, Yves Coquelle, Roland Courteau, Philippe Darniche, Gérard Delfau, Mme Michelle Demessine, M. Jean Desessard, Mme Evelyne Didier, MM. Philippe Dominati, Michel Doublet, Daniel Dubois, André Ferrand, Alain Fouché, Alain Gérard, François Gerbaud, Charles Ginésy, Adrien Giraud, Mme Adeline Gousseau, MM. Francis Grignon, Louis Grillot, Georges Gruillot, Mme Odette Herviaux, MM. Michel Houel, Benoît Huré, Mmes Sandrine Hurel, Bariza Khiari, M. Yves Krattinger, Mme Elisabeth Lamure, MM. Jean-François Le Grand, André Lejeune, Philippe Leroy, Claude Lise, Daniel Marsin, Jean-Claude Merceron, Dominique Mortemousque, Jackie Pierre, Rémy Pointereau, Ladislav Poniatowski, Daniel Raoul, Paul Raoult, Daniel Reiner, Thierry Repentin, Bruno Retailleau, Charles Revet, Henri Revol, Roland Ries, Claude Saunier, Daniel Soulage, Michel Teston, Yannick Texier, Pierre-Yvon Trémel, Jean-Pierre Vial.

Voir le numéro :

Sénat : 183 (2005-2006)

Environnement.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
INTRODUCTION	5
EXPOSÉ GÉNÉRAL	7
I. L'AUTOPARTAGE CONSTITUE UN OUTIL UTILE ET MÉCONNU FACE AUX DIFFICULTÉS DU TRANSPORT EN MILIEU URBAIN	7
A. UNE RÉPONSE EFFICACE AUX DIFFICULTÉS DU TRANSPORT EN MILIEU URBAIN	7
1. <i>L'autopartage part du constat du gaspillage de la ressource automobile</i>	7
a) Un gaspillage économique	7
b) Un gaspillage environnemental multiforme	7
c) Un gaspillage de l'espace urbain.....	8
2. <i>L'autopartage constitue un mode de transport économe et efficace</i>	8
a) L'autopartage est une forme particulière de location de voiture.....	8
b) Les gains attendus du développement de l'autopartage	8
B. CET OUTIL UTILE EST POURTANT MÉCONNU EN FRANCE	9
1. <i>L'autopartage se développe plus lentement en France que dans les pays voisins</i>	9
a) L'impact des choix passés en matière de stationnement automobile	10
b) Des obstacles juridiques spécifiquement français	10
2. <i>Le développement de l'autopartage souffre également du manque de notoriété de cette activité</i>	11
II. IL EST AUJOURD'HUI NÉCESSAIRE D'ENCOURAGER L'AUTOPARTAGE	11
A. INTÉGRER L'AUTOPARTAGE DANS LE DROIT POSITIF	11
B. INFORMER LE CONSOMMATEUR DE L'EXISTENCE ET DES ATOUTS DE CE MODE DE TRANSPORT	11
LE DISPOSITIF DE LA PROPOSITION DE LOI	13
LES CONCLUSIONS DE VOTRE COMMISSION	15
• TITRE PREMIER DÉFINITION DE L'AUTOPARTAGE	15
• <i>Article 1er Définition de l'autopartage</i>	15
• TITRE II LE LABEL « AUTOPARTAGE »	16
• <i>Article 2 Label « autopartage »</i>	16
• <i>Article 3 Conditions d'utilisation du label et sanction des utilisations frauduleuses et abusives</i>	17
• TITRE III MESURES TENDANT À FAVORISER L'AUTOPARTAGE	17
• <i>Article 4 (Article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales) Pouvoir du maire de réserver des places aux véhicules d'autopartage</i>	17
• <i>Article 5 (Article L. 123-1-2 du code de l'urbanisme) Possibilité de satisfaire partiellement aux obligations de construction d'aires de stationnement par des places d'autopartage</i>	18
• <i>Article 6 (Article 28-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982) Prise en compte de l'autopartage dans les plans de déplacement urbains</i>	18

PROPOSITION DE LOI TENDANT À PROMOUVOIR L'AUTOPARTAGE.....	21
TABLEAU COMPARATIF	25

Mesdames, Messieurs,

L'objet de la proposition de loi soumise à votre Haute Assemblée est de faciliter et d'encourager le développement de l'autopartage. Celui-ci consiste, pour une société ou une association, à mettre une flotte d'automobiles à la disposition d'abonnés ou de porteurs de parts de la société pour de courtes durées n'excédant en général pas les vingt-quatre heures.

En cela, l'autopartage constitue donc une forme particulière de location et se différencie nettement du covoiturage, qui consiste, lui, à regrouper pour un même trajet des passagers dans une voiture privative.

Des expériences d'autopartage existent déjà dans plusieurs grandes villes françaises et en particulier à Paris et Strasbourg. Surtout, cette solution originale de transport a connu ces dernières années un développement important dans de nombreux pays européens.

Alors que les premières expériences françaises d'autopartage remontent aux années 1970, notre pays a, par la suite, accumulé un retard important dans ce domaine. La présente proposition de loi entend remédier à cet ordre des choses peu satisfaisant.

Votre rapporteur souhaite préciser d'emblée que l'autopartage n'est pas concurrent des autres modes de transport, mais qu'il aboutit au contraire à les renforcer. En effet, le développement de l'autopartage permet de limiter l'usage de l'automobile en propriété directe aux seuls trajets pour lesquels elle constitue le mode de transport le plus adéquat, le recours aux autres modes de transport (transports en commun, taxis et circulations douces pour les trajets quotidiens et location de véhicules pour les déplacements s'étendant sur plus d'une journée) étant parallèlement accru.

De ce fait, l'autopartage est porteur d'économie pour le consommateur et de gains multiples pour la collectivité. Sur le plan environnemental, il permet une réduction de la pollution automobile ; sur le plan des déplacements urbains, il contribue à une amélioration de la fluidité

des circulations sur la voirie ; enfin, la réduction du nombre nécessaire d'automobiles permet une diminution de l'espace urbain consacré au stationnement et donc la reconquête d'une qualité urbaine que l'omniprésence automobile avait détériorée.

Pour toutes ces raisons, votre rapporteur se réjouit que votre Haute Assemblée puisse se prononcer en séance publique sur le développement de cette activité qui va dans le sens de l'intérêt général.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. L'AUTOPARTAGE CONSTITUE UN OUTIL UTILE ET MÉCONNU FACE AUX DIFFICULTÉS DU TRANSPORT EN MILIEU URBAIN

A. UNE RÉPONSE EFFICACE AUX DIFFICULTÉS DU TRANSPORT EN MILIEU URBAIN

1. L'autopartage part du constat du gaspillage de la ressource automobile

Il a été établi que les automobiles sont utilisées en moyenne, en France, pendant seulement 8 % de leur durée de vie. En effet, elles restent, la plupart du temps, garées sans être utilisées. Cette situation entraîne un gaspillage économique, environnemental et urbain.

a) *Un gaspillage économique*

Le fait, pour les consommateurs, d'immobiliser leur capital dans une automobile qui n'est utilisée que de façon très marginale par rapport aux possibilités techniques, constitue à l'évidence une allocation sous-optimale des ressources des ménages.

En outre, le consommateur peine à calculer le coût de l'utilisation de son automobile. Celui-ci ne se résume en effet pas au coût immédiat du carburant, mais devrait prendre en compte l'amortissement du véhicule, sa maintenance et le coût de son stationnement et de son assurance.

b) *Un gaspillage environnemental multiforme*

La sous-utilisation des automobiles conduit à multiplier le nombre de véhicules par rapport à ce que demanderait une utilisation optimale, ce qui consomme de façon inutile les matières premières nécessaires à leur construction.

En outre, la multiplication du nombre de véhicules entraîne nécessairement une consommation accrue de carburant et une pollution plus importante.

En définitive, la possession par un consommateur d'une automobile l'incite à utiliser ce mode de transport dans des situations où d'autres modes seraient plus performants sur le plan de l'intérêt général (transports en commun, taxis, déplacement à pied...).

c) Un gaspillage de l'espace urbain

La multiplication du nombre de voitures particulières qui, pour l'essentiel de leur durée de vie, sont immobilisées en stationnement, est très consommatrice d'espace, ce qui conduit à dégrader la qualité de l'environnement urbain. En outre, cette perte d'espace se fait également au détriment des autres modes de transport de surface.

2. L'autopartage constitue un mode de transport économe et efficace

a) L'autopartage est une forme particulière de location de voiture

L'autopartage consiste à permettre à un consommateur d'avoir accès à une flotte de véhicules, moyennant un paiement prenant en compte la distance parcourue et le temps écoulé. Il diffère de la location classique sur plusieurs plans :

– le consommateur est identifié de façon préalable, par un abonnement auprès d'un prestataire de services ou par l'acquisition de parts dans une société coopérative ;

– cette identification préalable permet des modalités de réservation de véhicule automatisées, extrêmement simplifiées et performantes, puisque le consommateur peut réserver son véhicule 24 heures sur 24, 365 jours par an, et formuler sa réservation de façon quasiment simultanée avec la prise du véhicule ;

– le fonctionnement du système suppose que le territoire couvert par la structure d'autopartage soit maillé par plusieurs points de prise et de dépôt des véhicules, afin de supprimer les déplacements inutiles consistant uniquement à ramener le véhicule à l'exploitant.

La logique de l'autopartage est donc de réserver à l'automobile les seuls déplacements pour lesquels ce mode de transport est le plus adapté. Il s'ensuit logiquement que l'autopartage suppose une offre multimodale satisfaisante. Parallèlement, le développement de l'autopartage entraîne logiquement un recours accru à tous les modes de transport autres que l'utilisation d'une voiture en propriété directe.

b) Les gains attendus du développement de l'autopartage

Sur le plan économique, l'autopartage constitue une opération tout à fait profitable pour le consommateur, qui substitue au coût d'achat et d'entretien de son véhicule un abonnement ou une participation modérés, de

l'ordre de 100 à 200 euros annuels, auxquels s'ajoute la prise en compte de chaque distance parcourue et de la durée de l'utilisation du véhicule¹.

Sur le plan environnemental, les gains potentiels de l'autopartage sont considérables du fait du double effet de la réduction du nombre de véhicules et de la substitution d'autres modes de transport pour une partie des déplacements jusqu'alors effectués en voiture particulière.

Sur le plan de la gestion urbaine, enfin, la diminution du nombre d'automobiles nécessaires permet de réduire le nombre de places de stationnement, voire d'affecter une partie de la voirie à d'autres modes de transport. Cet aspect a naturellement des conséquences tout à fait positives en matière d'urbanisme et de qualité de vie.

B. CET OUTIL UTILE EST POURTANT MÉCONNU EN FRANCE

1. L'autopartage se développe plus lentement en France que dans les pays voisins

Alors que la France a connu dès les années 1970 les premières expériences d'autopartage, cette forme de transport n'est pas parvenue à se développer jusqu'à la fin des années 1990, alors même qu'elle prenait un essor significatif en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Italie ou encore au Canada. La Suisse offre l'exemple le plus poussé d'autopartage, puisque dans ce pays ce système couvre l'ensemble du territoire.

Votre rapporteur s'est efforcé de déterminer les raisons du retard français dans ce domaine. Il n'est en rien convaincu par des explications simplistes reposant sur de prétendues différences culturelles fondamentales. En effet, il apparaît peu convaincant d'affirmer que les Italiens, par exemple, seraient moins attachés au modèle de l'automobile privative que les Français. L'autopartage se développe pourtant plus rapidement dans ce pays qu'en France.

En réalité, votre rapporteur est parvenu à la conclusion que le moindre développement français est la conséquence, d'une part, de choix antérieurs en matière de transport et d'urbanisme et, d'autre part, d'un cadre juridique moins favorable que dans les pays étrangers.

¹ A titre d'exemple, l'abonnement à Autotrement, à Strasbourg, est de 10 euros par mois, auxquels s'ajoutent pour l'utilisation un débit de 1,50 euro par heure et 0,50 euro par kilomètre.

a) L'impact des choix passés en matière de stationnement automobile

Une étude de la fin des années 1990¹ a montré que les différences de choix modaux des usagers suisses et français s'expliquaient pour l'essentiel par la différence considérable d'offre de places de stationnement automobile. En effet, à taille égale, les agglomérations suisses offrent quatre à cinq fois moins de places de stationnement pour les voitures privées. Il s'ensuit que l'utilisation des transports en commun par les Suisses est beaucoup plus importante qu'en France.

Votre rapporteur ne partage donc pas l'idée, souvent avancée, que les centres-villes français ne proposent pas suffisamment de places de stationnement pour les voitures.

b) Des obstacles juridiques spécifiquement français

Le droit public français ne permet pas de réserver des parties de la voirie pour des personnes morales de droit privé, dès lors que celles-ci ne sont pas chargées de l'exécution d'un service public. Votre rapporteur note à cette occasion que l'on pourrait imaginer que l'autopartage s'inscrive, à terme, dans le cadre du service public.

Il convient de rappeler à ce titre que le Conseil d'Etat a jugé, dans un avis de 1972 concernant l'autopartage, que « *l'objet déterminant de la création du service (...) est de réduire dans toute la mesure du possible les difficultés devenues quasi insurmontables de la circulation automobile en zone urbaine en limitant le nombre des voitures en stationnement ; que tant du point de vue du bon ordre, de la sûreté, de la sécurité et de la salubrité publique, que du point de vue économique et financier, un tel objet présente un intérêt général certain* »².

Malgré ce caractère d'intérêt général reconnu de longue date, les collectivités territoriales estiment aujourd'hui qu'elles ne disposent pas de la possibilité de réserver des emplacements sur la voirie aux véhicules d'autopartage, à la différence de ce qui se pratique dans les pays étrangers. Il est évident qu'il s'agit là d'un handicap pour le développement de cette activité dans notre pays.

Plus généralement, le droit en vigueur ne tient pas compte de l'autopartage, dont le développement significatif est encore récent. La proposition de loi tend donc à remédier à cette situation.

¹ *Étude de MM. Jean-Marie Guidez et Vincent Kofmann : Les citoyens face à l'automobilité : étude comparée des agglomérations de Besançon, Grenoble, Toulouse, Bern, Genève et Lausanne. Lyon : CERTU, 1998.*

² *Conseil d'Etat, Section des travaux publics, avis n° 308311 du 27 juin 1972 rendu sur demande du ministre des transports.*

2. Le développement de l'autopartage souffre également du manque de notoriété de cette activité

La situation actuelle correspond à un cercle vicieux : les obstacles juridiques et l'offre abondante de stationnement en centre-ville freinent le développement de l'autopartage. Parallèlement, ce développement insuffisant entraîne un déficit de notoriété de cette formule dans les villes qui ne l'ont pas encore expérimentée.

Il convient donc d'atteindre une certaine visibilité de l'autopartage, qui permettra d'accélérer son développement en suscitant l'intérêt des élus et des consommateurs.

II. IL EST AUJOURD'HUI NÉCESSAIRE D'ENCOURAGER L'AUTOPARTAGE

A. INTÉGRER L'AUTOPARTAGE DANS LE DROIT POSITIF

Il convient de tirer les conséquences de l'apparition de l'autopartage comme mode de transport crédible sur le plan fonctionnel. A cette fin, la proposition de loi prévoit :

- la possibilité de réaliser des places de stationnement d'autopartage à l'occasion des projets immobiliers ;
- la possibilité pour les communes d'affecter des places de stationnement sur la voirie aux véhicules d'autopartage ;
- la prise en compte de l'autopartage dans les plans de déplacement urbain (PDU).

Il va de soi que la proposition de loi ne fait que donner le choix aux collectivités territoriales d'encourager l'autopartage. Il leur reviendra en définitive de déterminer si elles souhaitent s'engager dans cette voie et dans quelles proportions.

B. INFORMER LE CONSOMMATEUR DE L'EXISTENCE ET DES ATOUS DE CE MODE DE TRANSPORT

Votre rapporteur est convaincu que **l'autopartage se développera d'autant plus rapidement que cette activité répondra à un cahier des charges public et contraignant**. Dans cette perspective, il convient de définir un label « autopartage » dont pourront se prévaloir les personnes morales se livrant à cette activité.

Ce label contribuera à la visibilité de l'autopartage et à sa crédibilité comme moyen de transport efficace. Elle permettra ainsi au consommateur découvrant cette formule de l'essayer plus rapidement.

LE DISPOSITIF DE LA PROPOSITION DE LOI

Le texte initial de la proposition de loi comportait huit articles répartis en trois chapitres. Le chapitre I^{er} comprenait **l'article 1^{er}** portant la définition de l'autopartage.

Le chapitre II était relatif au label « autopartage » et comprenait trois articles. **L'article 2** définissait le contenu du label. Celui-ci faisait référence aux caractéristiques techniques des véhicules et aux conditions d'accès et de facturation du service.

L'article 3 prévoyait que le label était attribué par des organismes créés par décret en Conseil d'Etat aux « sociétés se livrant à l'activité d'autopartage ». Ceux-ci pouvaient en outre apporter des aides techniques et financières à ces personnes morales.

L'article 4 comportait deux paragraphes. Le paragraphe I disposait des conditions de publicité et d'utilisation du label. Le paragraphe II punissait l'utilisation abusive ou trompeuse du label des peines prévues à l'article L. 213-1 du code de la consommation, à savoir jusqu'à deux ans de prison et 37.500 euros d'amende.

Le chapitre III comprenait les articles 5 à 8. **L'article 5** modifiait l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT) relatif à la police de la circulation et du stationnement par le maire et plus particulièrement à la possibilité pour celui-ci de restreindre, d'interdire ou de réserver l'accès et le stationnement à certaines catégories de véhicules. L'article 5 ajoutait les véhicules bénéficiant du label « autopartage » au nombre des véhicules pouvant bénéficier des lieux de stationnement réservés sur la voie publique, à l'image des places existant pour les personnes handicapées.

L'article 6 modifiait l'article L. 421-3 du code de l'urbanisme relatif au plan d'occupation des sols et plus particulièrement à l'obligation, pour le pétitionnaire d'un permis de construire, de réaliser un certain nombre de places de stationnement dans le cadre de son projet immobilier. La modification proposée consistait à permettre au pétitionnaire de satisfaire à ses obligations en mettant à disposition un certain nombre de places de stationnement pour les véhicules bénéficiant du label « autopartage ».

L'article 7 modifiait l'article 28-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI)¹ de 1982 pour permettre la prise en compte de l'autopartage dans les plans de déplacement urbain (PDU).

¹ Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

L'article 8, enfin, donnait un fondement législatif à la journée de la mobilité en ville qui a lieu traditionnellement le 22 septembre, dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité. Cet article prévoyait, dans ce cadre, une référence spécifique à l'autopartage.

LES CONCLUSIONS DE VOTRE COMMISSION

Votre commission partage pleinement les objectifs de la proposition de loi. Afin d'accroître l'efficacité du dispositif, elle a souhaité le simplifier et le réorganiser. Les conclusions de votre commission comportent donc six articles au lieu des huit que comptait la rédaction initiale de la proposition de loi.

TITRE PREMIER

DÉFINITION DE L'AUTOPARTAGE

Votre commission a choisi de diviser le texte en titres plutôt qu'en chapitres, conformément à l'usage.

Article 1^{er}

Définition de l'autopartage

L'article 1^{er} reprend la définition de la rédaction initiale de la proposition de loi, en y apportant deux modifications :

– la suppression de la dernière phrase de cet article, plus explicative que véritablement normative ;

– l'introduction de la **notion de courte durée** pour l'activité d'autopartage. Il s'agit là d'un point important qui permet d'établir clairement la distinction entre l'autopartage et la location traditionnelle. **La rédaction initiale de la proposition de loi ne fixait pas de durée maximale à la location d'autopartage. Votre commission a donc souhaité affirmer la nature spécifique de cette activité.**

Il appartiendra au Gouvernement de préciser par décret la durée maximale couverte par l'activité labellisée d'autopartage. Votre rapporteur observe sur ce plan que la très grande majorité des locations en autopartage correspond à des durées inférieures à vingt-quatre heures.

TITRE II

LE LABEL « AUTOPARTAGE »

Article 2

Label « autopartage »

Votre commission vous propose à cet article une rédaction sensiblement différente de la rédaction initiale. L'article 2 regroupe en effet le contenu des anciens articles 2 et 3, tout en le reformulant entièrement. L'article comporte désormais six alinéas.

Au **premier alinéa**, la référence aux associations et sociétés d'autopartage a été remplacée par une référence plus générale aux personnes morales. En second lieu, il est apparu plus simple de faire porter le label sur les véhicules plutôt que sur les structures les exploitant. En troisième lieu, la condition d'activité exclusive d'autopartage a été supprimée car elle apparaissait en fin de compte peu fondée. En effet, l'autopartage et la location classique constituent deux activités suffisamment distinctes sur le plan économique pour ne pas avoir besoin d'imposer un cloisonnement juridique. En outre, il n'y a pas de raison que les loueurs ne puissent pas faire de l'autopartage, dès lors qu'ils souscrivent aux conditions définies par la présente proposition de loi. Enfin, cette restriction n'avait pas de portée réelle dans la mesure où il aurait été possible de la contourner en créant des filiales *ad hoc*.

Aux **deuxième à cinquième alinéas**, la rédaction qui vous est proposée renvoie directement à un décret en Conseil d'Etat, de préférence à la notion de « référentiel » lui-même établi par décret en Conseil d'Etat. Ces alinéas apportent des précisions sur le contenu du décret, et donc du label, les conditions d'utilisation de celui-ci et le régime des aides dont peuvent bénéficier les personnes morales exploitant des véhicules d'autopartage.

Le **dernier alinéa** prévoit que le signe distinctif du label « autopartage » soit défini par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la consommation, en raison de la compétence de ce dernier en matière d'information et de protection du consommateur.

Article 3

Conditions d'utilisation du label et sanction des utilisations frauduleuses et abusives

Cet article reprend assez largement l'ancien article 4 de la rédaction initiale. En effet, le contenu de l'ancien article 3 a été, pour une part, intégré dans l'article 2 et, pour ce qui concernait la création d'organismes d'attribution du label et des aides, supprimé dans un souci de simplification.

L'article 3 dans sa nouvelle rédaction comporte deux paragraphes. Le **paragraphe I** tire la conséquence de la suppression de la notion de référentiel et du renvoi au décret en Conseil d'Etat à l'article 2.

Le **paragraphe II** n'apporte que des modifications de forme et des conséquences aux sanctions pénales prévues par l'ancien article 4.

TITRE III

MESURES TENDANT À FAVORISER L'AUTOPARTAGE

Article 4

(Article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales)

Pouvoir du maire de réserver des places aux véhicules d'autopartage

L'article 4 comporte deux paragraphes qui reprennent l'essentiel de l'article 5 de la rédaction initiale, qui donne au maire la possibilité, s'il le souhaite, de réserver des emplacements de stationnement pour les véhicules d'autopartage sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public. Les modifications apportées à la rédaction initiale sont uniquement rédactionnelles.

Article 5

(Article L. 123-1-2 du code de l'urbanisme)

Possibilité de satisfaire partiellement aux obligations de construction d'aires de stationnement par des places d'autopartage

L'article 5 reprend l'esprit de l'article 6 de la rédaction initiale en en modifiant sensiblement la forme. En premier lieu, la modification du code de l'urbanisme vise désormais l'article L. 123-1-2, et non plus l'article L. 421-3, afin de tenir compte des modifications introduites par l'ordonnance n° 2005-1527 du 8 décembre 2005 qui a déplacé les dispositions visées du code de l'urbanisme.

En second lieu, votre commission vous propose une rédaction plus claire quant à la possibilité qui serait offerte aux pétitionnaires d'un permis de construire de satisfaire à une partie des obligations de construction d'aires de stationnement en en réservant un certain nombre aux véhicules d'autopartage. Le dispositif renvoie les modalités d'application de cette mesure et ses limites à un décret.

Article 6

(Article 28-1 de la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982)

Prise en compte de l'autopartage dans les plans de déplacement urbains

Cet article n'apporte que des modifications formelles au dispositif qui figurait à l'ancien article 7 pour prévoir la possibilité d'inscrire dans les plans de déplacement urbain la faculté de réserver des emplacements de stationnement aux véhicules d'autopartage.

Enfin, votre commission a souhaité supprimer l'article 8 de la rédaction initiale qui prévoyait d'inscrire dans la loi l'organisation de la journée du 22 septembre, en raison du caractère peu normatif de cette disposition. En revanche, votre rapporteur souhaite que le Gouvernement puisse indiquer, lors de la discussion du texte en séance publique, les mesures qu'il entend prendre pour développer la communication sur le thème de l'autopartage.

*

*

*

Lors de sa réunion du jeudi 4 mai 2006, la commission des affaires économiques a adopté à l'unanimité, sur proposition de son rapporteur, les conclusions dont le texte suit.

PROPOSITION DE LOI TENDANT À PROMOUVOIR L'AUTOPARTAGE

Titre Ier

Définition de l'autopartage

Article 1er

L'activité d'autopartage est la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans chauffeur, pour le trajet de son choix et pour une courte durée.

Titre II

Le label « autopartage »

Article 2

Peuvent bénéficier du label « autopartage » les véhicules exploités par les personnes morales se livrant à l'activité d'autopartage dans le respect de conditions définies par décret en Conseil d'État.

Ce décret précise :

- les caractéristiques environnementales et techniques des véhicules labellisés ainsi que les conditions dans lesquelles les abonnés y ont accès ;
- les conditions d'utilisation du label ;
- le régime des aides pouvant être attribuées aux personnes morales exploitant les véhicules labellisés.

Le signe distinctif de ce label, destiné à être apposé sur les véhicules et à figurer sur les documents y faisant référence, est défini par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la consommation.

Article 3

I. - Toute référence au label « autopartage » dans la publicité ou la présentation de tout produit ou service, ainsi que sur les documents

commerciaux qui s'y rapportent, doit être accompagnée d'informations claires sur le champ de ce label et d'une référence au décret en Conseil d'Etat visé à l'article 2 de la présente loi.

II. - Est puni des peines prévues à l'article L. 213-1 du code de la consommation :

1° Le fait, dans la publicité ou la présentation de tout produit ou service, ainsi que dans les documents commerciaux de toute nature qui s'y rapportent, de faire référence au label « autopartage » sans respecter les conditions définies par la présente loi et ses textes d'application ;

2° Le fait de délivrer, en violation des dispositions prévues par la présente loi et ses textes d'application, un titre, un certificat ou tout autre document attestant qu'une société a pu bénéficier du label « autopartage » ;

3° Le fait d'utiliser tout moyen de nature à faire croire faussement qu'une personne morale satisfait aux conditions définies par le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article 2 de la présente loi ;

4° Le fait d'utiliser tout moyen de nature à faire croire faussement au consommateur qu'un service a fait l'objet de la labellisation « autopartage » ;

5° Le fait de présenter à tort comme garanti par l'État ou par un organisme public tout service ayant fait l'objet de la labellisation « autopartage ».

Titre III

Mesures tendant à favoriser l'autopartage

Article 4

I.- Le quatrième alinéa (3°) de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « et aux véhicules bénéficiant du label « autopartage » défini par l'article 2 de la loi n° du tendant à promouvoir l'autopartage » ;

II.- Le même article est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Un décret détermine les modalités de signalisation de ce type d'emplacements réservés aux véhicules bénéficiant du label « autopartage ». »

Article 5

Le deuxième alinéa de l'article L. 123-1-2 du code de l'urbanisme est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Le plan local d'urbanisme peut prévoir, dans des limites précisées par décret, un nombre de places inférieures dès lors qu'une partie d'entre elles est réservée aux véhicules labellisés « autopartage ». »

Article 6

L'article 28-1 de la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 est ainsi modifié :

1° Dans le sixième alinéa (4°), après les mots : « mobilité réduite, » sont insérés les mots : « les emplacements réservés aux véhicules bénéficiant du label « autopartage » défini à l'article 2 de la loi ... du ... tendant à promouvoir l'autopartage » ;

2° Après les mots : « transports en commun », la fin du huitième alinéa (6°) est ainsi rédigée : « du covoiturage et de l'autopartage ».

TABLEAU COMPARATIF

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la commission
	<p data-bbox="593 571 1005 638" style="text-align: center;">Proposition de loi tendant à promouvoir l'autopartage</p> <p data-bbox="710 694 885 728" style="text-align: center;">CHAPITRE 1^{ER}</p> <p data-bbox="606 795 989 817" style="text-align: center;">DÉFINITION DE L'AUTOPARTAGE</p> <p data-bbox="742 884 853 918" style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="574 952 1021 1265">L'activité d'autopartage est la mise en commun, au profit d'utilisateurs abonnés, d'une flotte de véhicules. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans chauffeur, pour <i>la durée et le trajet de son choix. Un même véhicule permet à plusieurs utilisateurs de se déplacer pour effectuer des trajets distincts, adaptés aux besoins de chacun.</i></p> <p data-bbox="718 1332 869 1366" style="text-align: center;">CHAPITRE 2</p> <p data-bbox="646 1422 949 1456" style="text-align: center;">« LABEL AUTOPARTAGE »</p> <p data-bbox="750 1523 845 1556" style="text-align: center;">Article 2</p> <p data-bbox="574 1590 1021 1803">Peuvent bénéficier du « label autopartage » les associations et sociétés, publiques ou privées, se livrant <i>exclusivement</i> à l'activité d'autopartage et répondant à <i>différentes</i> conditions définies dans <i>un référentiel établi</i> par décret en Conseil d'État.</p> <p data-bbox="574 1848 1021 1904">Ce référentiel doit comporter plusieurs points portant notamment sur :</p> <p data-bbox="574 1937 1021 2027">- le véhicule bénéficiaire du label (caractéristiques environnementales et de sécurité) ;</p>	<p data-bbox="1045 571 1460 638" style="text-align: center;">Proposition de loi tendant à promouvoir l'autopartage</p> <p data-bbox="1189 694 1300 728" style="text-align: center;"><i>TITRE I^{ER}</i></p> <p data-bbox="1061 795 1444 817" style="text-align: center;">DÉFINITION DE L'AUTOPARTAGE</p> <p data-bbox="1197 884 1308 918" style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p data-bbox="1037 952 1468 1041">L'activité commun au abonnés d'une flotte...</p> <p data-bbox="1037 1086 1468 1142">... chauffeur, pour le trajet de son choix <i>et pour une courte durée.</i></p> <p data-bbox="1197 1332 1300 1366" style="text-align: center;"><i>TITRE II</i></p> <p data-bbox="1077 1422 1428 1456" style="text-align: center;"><i>LE LABEL « AUTOPARTAGE »</i></p> <p data-bbox="1204 1523 1300 1556" style="text-align: center;">Article 2</p> <p data-bbox="1029 1590 1476 1780">Peuvent bénéficier du label « autopartage » les <i>véhicules exploités par les personnes morales</i> se livrant à l'activité d'autopartage dans <i>le respect de conditions</i> définies par décret en Conseil d'État.</p> <p data-bbox="1109 1848 1316 1881" style="text-align: center;"><i>Ce décret précise :</i></p> <p data-bbox="1029 1937 1476 2094">- <i>les</i> caractéristiques environnementales et <i>techniques</i> des véhicules <i>labellisés ainsi que les conditions dans lesquelles les abonnés y ont accès ;</i></p>

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la commission

- les conditions d'accès à ces véhicules (nombre minimum et maximum de véhicules par adhérent au système, conditions de réservation - facilité d'accès à la réservation, temps minimum et maximum entre la réservation et l'accès au véhicule -, accès physique de l'adhérent au véhicule, accès 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7) ;

- la durée de la location (durée minimum courte) ;

- la facturation du service (sur la base de la durée d'utilisation et/ou du kilométrage).

Le bénéfice du « label autopartage » vaut pour l'ensemble du territoire français.

Article 3

Les organismes attribuant le « label autopartage » sont définis par décret en Conseil d'État.

Ce décret détermine notamment :

- l'aide que l'État attribue à ces organismes pour leur mission ;

- les conditions d'indépendance de ces organismes par rapport aux sociétés se livrant à l'activité d'autopartage ;

- les aides techniques (aide administrative, aide à la création, soutien pour la mise en place du système de réservation...) ou financières (achat de véhicules non polluants...) que ces organismes peuvent apporter aux sociétés disposant du label.

- les conditions d'utilisation du label ;

- le régime des aides pouvant être attribuées aux personnes morales exploitant les véhicules labellisés.

Alinéa supprimé

Alinéa supprimé

Le signe distinctif de ce label, destiné à être apposé sur les véhicules et à figurer sur les documents y faisant référence, est défini par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de la consommation.

Article 3

Alinéa supprimé

Alinéa supprimé

Alinéa supprimé

Alinéa supprimé

Alinéa supprimé

Textes en vigueur

Texte de la proposition de loi

Conclusions de la commission

Article 4

I. - Toute référence au « label autopartage » dans la publicité ou la présentation de tout produit ou service, ainsi que sur les documents commerciaux qui s'y rapportent, doit être accompagnée d'informations claires sur la nature et l'étendue des caractéristiques de ce label.

L'existence du référentiel fait l'objet d'une mention au Journal officiel de la République française. Sa consultation s'effectue soit gratuitement sur place auprès des organismes délivrant ce label, soit par la délivrance de copies aux frais du demandeur.

Les organismes délivrant ce label déposent comme marques collectives de labellisation, conformément à la législation sur les marques de fabrique, de commerce et de service, le signe distinctif qui, le cas échéant, accompagne ou matérialise la certification.

II. – Est puni des peines prévues à l'article L. 213-1 du code de la consommation :

1° Le fait, dans la publicité ou la présentation de tout produit ou service, ainsi que dans les documents commerciaux de toute nature qui s'y rapportent, de faire référence au « label autopartage » sans respecter les conditions définies par la présente loi et les décrets d'application s'y rapportant ;

2° Le fait de délivrer, en violation des dispositions prévues par la présente loi et les décrets d'application s'y rapportant, un titre, un certificat ou tout autre document attestant qu'une société a pu bénéficier du « label autopartage » ;

I. - Toute référence au label « autopartage » dans ...

... claires sur le champ de ce label et d'une référence au décret en Conseil d'Etat visé à l'article 2 de la présente loi.

Alinéa supprimé

Alinéa supprimé

II. – (Alinéa sans modification)

1° Le fait, ...

... label
« autopartage » sans ...
... loi et
ses textes d'application ;

2° Le ...

... loi et ses textes d'application, un titre, ...

... du label
« autopartage » ;

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la commission
Code général des collectivités territoriales	CHAPITRE 3	TITRE III
<i>Art. L. 2213-2</i> - Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :	MESURES TENDANT À FAVORISER L'AUTOPARTAGE	MESURES TENDANT À FAVORISER L'AUTOPARTAGE
.....	Article 5	Article 4
3° Réserver sur la voie publique ou dans tout autre lieu de stationnement ouvert au public des emplacements de stationnement aménagés aux véhicules utilisés par les personnes titulaires de la carte de stationnement prévue à l'article L. 241-3-2 du code de l'action sociale et des familles.	L'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :	Alinéa supprimé
3° Le fait d'utiliser tout moyen de nature à faire croire fausement qu'un organisme satisfait aux conditions définies à l'article 3 de la présente loi ;	1° Le quatrième alinéa (3°) est complété par les mots : « , et aux véhicules <i>des sociétés</i> bénéficiant du « label autopartage » défini par l'article 2 de la loi n° du tendant à promouvoir l'autopartage » ;	I. – Le quatrième alinéa (3°) de l'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales est complété par les mots : « et aux véhicules bénéficiant du label « autopartage » défini l'autopartage » ;
4° Le fait d'utiliser tout moyen de nature à faire croire fausement au consommateur <i>ou à l'utilisateur</i> qu'un service a fait l'objet de la labellisation autopartage ;	2° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :	II. – Le même article est rédigé :
3° Le fait d'utiliser tout moyen de nature à faire croire fausement qu'un organisme satisfait aux conditions définies à l'article 3 de la présente loi ;		3° Le fausement qu'une <i>personne morale</i> satisfait aux conditions définies par le décret en Conseil d'Etat prévu à l'article 2 de la présente loi ;
		4° Le consommateur qu'un service labellisation « autopartage » ;
		5° Le labellisation « autopartage ».

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la commission
<p style="text-align: center;">Code de l'urbanisme</p> <p style="text-align: center;"><i>Art. L. 421-3</i></p> <p>.....</p> <p>Lorsque le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par un document d'urbanisme en matière de réalisation d'aires de stationnement, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat, soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, soit de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation.</p>	<p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>« Un décret <i>en Conseil d'État</i> détermine les modalités de signalisation de ce type d'emplacements réservés aux véhicules <i>des sociétés disposant</i> du label défini à l'article 2 de la présente loi. »</p> <p>Après les mots : « soit de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation », la fin du quatrième alinéa de l'article L. 421-3 du code de l'urbanisme est ainsi rédigé : « , soit de la mise à disposition, par le pétitionnaire ou aux frais de celui-ci, d'un certain nombre de places de stationnement, réservées aux véhicules bénéficiaires du « label autopartage », dans un parc de stationnement privé ou public. La proportion de places ainsi réservées est déterminée par un décret en Conseil d'État ».</p>	<p style="text-align: center;">Article 5</p> <p>« Un décret détermine véhicules bénéficiant du label « autopartage ». »</p> <p style="text-align: center;"><i>Le deuxième alinéa de l'article L. 123-1-2 du code de l'urbanisme est complété par une phrase ainsi rédigée :</i></p> <p style="text-align: center;"><i>« Le plan local d'urbanisme peut prévoir, dans des limites précisées par décret, un nombre de places inférieures dès lors qu'une partie d'entre elles est réservée aux véhicules labellisés « autopartage ». »</i></p>
<p style="text-align: center;">Loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982</p>	<p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>L'article 28-1 de la loi n° 82-1153 d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 est ainsi modifié :</p>	<p style="text-align: center;">Article 6</p> <p style="text-align: center;"><i>(Alinéa sans modification)</i></p>

Textes en vigueur	Texte de la proposition de loi	Conclusions de la commission
<p data-bbox="197 360 312 387"><i>Art. 28-1 -</i></p> <p data-bbox="113 456 564 1189">4° L'organisation du stationnement sur voirie et dans les parcs publics de stationnement, et notamment les zones dans lesquelles la durée maximale de stationnement doit être réglementée, les zones de stationnement payant, les emplacements réservés aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, la politique de tarification à établir, en relation avec la politique de l'usage de la voirie, en matière de stationnement sur voirie et en matière de parcs publics, la localisation des parcs de rabattement à proximité des gares ou aux entrées de villes, les modalités particulières de stationnement et d'arrêt des véhicules de transport public, des taxis et des véhicules de livraison de marchandises, les mesures spécifiques susceptibles d'être prises pour certaines catégories d'usagers, et tendant notamment à favoriser le stationnement des résidents ;</p> <p data-bbox="113 1223 564 1442">6° L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à établir un plan de mobilité et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage ;</p>	<p data-bbox="576 680 1018 869">1° Dans le sixième alinéa (4°), après les mots : « mobilité réduite, » sont insérés les mots : « les emplacements réservés aux véhicules bénéficiant du « label autopartage » institué par la loi ... du ... » ;</p> <p data-bbox="576 1352 1018 1473">2° Après les mots : « transports en commun » est rédigée comme <i>suit</i> la fin du huitième alinéa (6°) : « du covoiturage et de l'autopartage ».</p>	<p data-bbox="1107 680 1230 707">1° Dans ...</p> <p data-bbox="1034 808 1476 898">... bénéficiant du label « autopartage » défini à l'article 2 de la loi ... du ... tendant à promouvoir l'autopartage » ;</p> <p data-bbox="1034 1352 1476 1473">2° Après... ... commun », la fin du huitième alinéa (6°) est <i>ainsi</i> rédigée : « du covoiturage et de l'autopartage ».</p>
Article 8	Article 8	Article 8
<p data-bbox="576 1603 1018 1980"><i>La République française institue le 22 septembre une journée nationale intitulée : « Bien dans ma ville...la mobilité autrement ». Cette journée, ni fériée ni chômée, permet chaque année de faire le point sur les différentes actions menées en matière de mobilité (transports en commun, autopartage, co-voiturage, véhicules non polluants, circulation à vélo...) tant par les ministères concernés que par les associations et les sociétés.</i></p>	Article supprimé	