



LE FINANCEMENT DES SERVICES DE MOBILITE PARTAGEE

Etat des lieux et perspectives

Aloïs RAMEL – Avocat Associé

Journées européennes de la mobilité
Intervention du 29 novembre 2018



PLAN D'INTERVENTION

PROPOS INTRODUCTIFS

PREMIERE PARTIE : L'état du droit positif en matière de financement des services de mobilité partagée

DEUXIEME PARTIE : Quelles évolutions avec la loi d'orientation des mobilités ?

TROISIEME PARTIE : Quelles pratiques à l'étranger ?

PROPOS INTRODUCTIFS

- ✓ La mobilité partagée, déjà largement développée, est appelée à être pratiquée davantage encore dans un avenir proche, en milieu urbain comme en milieu péri-urbain et dans les zones peu denses ou « *blanches* » (à ce jour) de mobilité :
 - ❖ **dans les grandes villes et zones urbaines**, la mobilité partagée est une solution pour les habitants qui ne disposent pas de leur matériel propre (voiture, vélo, trottinette) pour se déplacer autrement qu'en empruntant les transports collectifs classiques (métro, bus, tramways) ;
 - ❖ **dans les zones péri-urbaines et les zones peu denses**, où les offres de transports collectifs peuvent être rares voire inexistantes, le covoiturage ou l'autopartage dans la sphère privée constituent des solutions de déplacement (pour les personnes ne disposant pas d'un véhicule privé) ou, au moins, de déplacement à moindre coût ;
 - ❖ ce sont également des pratiques de déplacement qui peuvent présenter des **vertus environnementales**, parce qu'elles ne sollicitent pas de carburants (vélos et trottinettes en libre service) ou permettent un usage raisonné des véhicules à moteur (covoiturage et autopartage).

PROPOS INTRODUCTIFS

✓ Contexte législatif

- ❖ Le **projet de loi d'orientation des mobilités** a été présenté lundi 26 novembre en Conseil des ministres et devrait être discuté au Parlement à compter du début de l'année 2019.
 - Une première mouture du texte a circulé à compter des mois de mai-juin dernier.
 - Un premier avant-projet de loi a été déposé à la fin du mois d'août pour examen et avis par le Conseil d'Etat.
 - Certains points étant encore en cours d'arbitrage à cette période, une saisine rectificative du Conseil d'Etat a eu lieu au début du mois d'octobre.
 - Les dispositions sur le « *péage urbain* » (tarif de congestion), présentes dans la deuxième mouture du texte soumis au Conseil d'Etat (article 22 ter), ont (entre autres) été supprimées du texte juste avant sa présentation en Conseil des ministres.
 - Par ailleurs, n'y figurent pas de dispositions sur une nouvelle taxation des poids lourds (vignette poids lourds ou éco-taxe).
 - Le texte devrait être présenté en première lecture au Sénat au mois de février 2019. L'objectif est que le texte soit adopté d'ici à l'été 2019.

- ❖ Le **projet de loi de finances 2019**, adopté en 1^{ère} lecture à l'Assemblée nationale le 20 novembre 2018, est désormais en cours d'examen par la Commission des finances du Sénat. Il ne prévoit pas non plus de nouvelle taxation des poids lourds.

PREMIERE PARTIE :
**L'état du droit positif en matière
de financement des services de
mobilité partagée**

PREMIERE PARTIE : L'état du droit positif

- ✓ Dans leur ressort territorial, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) concourent au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur (L. 1231-1 du Code des transports, CT).
- ✓ L'article L. 1231-1 du CT aurait plutôt la fonction d'un article « *chapeau* » affirmant le nouveau rôle des AOM (ex autorités organisatrices des transports urbains, AOTU) en matière de mobilité.
- ✓ Les articles L. 1231-14 à 16 du CT en constituent les déclinaisons « *opérationnelles* » :
 - ❖ Les **compétences des AOM** ne sont **pas uniformes** en matière de mobilité partagée.
 - ❖ Il faut distinguer les compétences dont elles disposent à ce jour en matière d'autopartage et de vélos en libre service, d'une part **(1)**, et en matière de covoiturage, d'autre part **(2)**.

PREMIERE PARTIE : L'état du droit positif

1) Les compétences des AOM en matière d'autopartage et de vélos en libre service

En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les AOM peuvent :

- ✓ **créer un service public d'autopartage.** Elles peuvent également délivrer un label « autopartage » (elles fixent les caractéristiques techniques et les conditions d'usage des véhicules pouvant bénéficier du label) (article L. 1231-14 CT) ;
- ✓ **organiser un service public** de location de bicyclettes (article L. 1231-16 CT).
- ✓ N.B. :
 - ❖ On peut s'interroger sur la différenciation de formulation employée par le législateur entre l'activité d'autopartage, pour lequel il est seulement évoqué la création d'un service, et le vélo en libre service, dont l'AOM peut assurer l'organisation.
 - ❖ L'autopartage est défini légalement comme « *la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée* » (L. 1231-14 CT).
 - ❖ Il s'agit dans les deux cas de solutions de mobilité en libre service.
 - ❖ Dans les deux cas, la loi fait référence à la notion de **service public**.

PREMIERE PARTIE : L'état du droit positif

1) Les compétences des AOM en matière d'autopartage et de vélos en libre service

L'AOM est ainsi parfaitement fondée à financer l'activité de service public d'autopartage ou de vélos en libre service qu'elle crée et d'organiser l'exploitation de cette activité comme elle le souhaite, c'est-à-dire soit directement soit en la confiant à un prestataire extérieur. Elle peut aussi s'inscrire dans une logique de partenariat.

- ✓ **Exploitation en régie** : l'AOM assure directement le fonctionnement/l'organisation du service d'autopartage/de vélos en libre service → Elle supporte directement tous les coûts afférents à l'activité.
- ✓ **Exploitation externalisée** : classiquement, soit dans le cadre d'un **marché public de services**, soit dans le cadre d'un contrat de **délégation de service public**.
 - ❖ Un **marché public** implique le paiement d'un **prix** par la personne publique **au prestataire**, en contrepartie de l'exécution, par celui-ci, des missions qui lui ont été confiées aux termes du marché.
 - ❖ Un contrat de **délégation de service public** (appellation conservée pour les collectivités territoriales, il s'agit d'un contrat de concession relevant de l'ordonnance « *concession* » du 29 janvier 2016) : le délégataire doit supporter un **risque lié à l'exploitation du service**, impliquant une « **réelle exposition aux aléas du marché** » (L. 1411-1 CT). Ce principe est néanmoins à nuancer en matière de services de transport/de mobilité, par nature déficitaires !

Si c'est un marché public qui a été conclu, l'AOM assurera les coûts d'investissement tandis que l'opérateur prendra en charge les coûts d'exploitation. A l'inverse, si c'est une concession qui est mise en place, l'AOM pourra confier à l'opérateur la plus grande partie des coûts d'investissement mais également les coûts d'exploitation.

- ✓ **Logique de partenariat** : si l'AOM n'entend pas véritablement confier à un opérateur l'exploitation du service de mobilité partagée, mais seulement soutenir une initiative spontanément mise en œuvre par celui-ci, parce qu'elle présente un intérêt public local pour l'AOM : allocation d'une **subvention publique pour la réalisation d'une opération d'investissement ou de fonctionnement**.
 - ❖ **Fléchage exact de la destination de la subvention par l'AOM + conclusion d'une convention au-delà de 23 000 € (Décret n° 2001-495 du 6 juin 2001, article 1^{er}).**
 - ❖ **Les autres coûts d'investissement et d'exploitation seront à la charge de l'opérateur.**

PREMIERE PARTIE : L'état du droit positif

1) Les compétences des AOM en matière d'autopartage et de vélos en libre service

Le financement de l'autopartage et des services de vélos en libre service par le versement transport ?

Le versement transport (VT) est un impôt local assis sur la masse salariale des personnes physiques ou morales, publiques ou privées (à l'exception de certaines fondations ou associations) employant au moins onze salariés, destiné au financement des transports en commun.

L'article L. 2333-68 Code général des collectivités territoriales (**CGCT**) flèche précisément l'emploi du VT:

- ✓ Le VT est affecté au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement des transports publics urbains et non urbains.
- ✓ Mais le texte prévoit aussi que **le VT est également affecté** au financement des opérations visant à améliorer l'intermodalité transports en commun-vélo ainsi qu'**au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du CT.**

→ **Le VT peut être affecté à la réalisation des missions d'autopartage et de vélos en libre service mises en œuvre par les AOM dans leur ressort territorial.**

PREMIERE PARTIE : L'état du droit positif

2) Les compétences des AOM en matière de covoiturage

- ✓ **L. 1231-1 CT** : les AOM concourent au développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur.
 - ❖ Sur ce fondement, on pourrait considérer que les AOM sont fondées à intervenir très largement en matière de covoiturage, c'est-à-dire à organiser une telle activité.
 - ❖ Or, d'après les débats parlementaires à l'occasion de la loi dite « *MAPTAM* » (Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles) : **ces dispositions doivent être lues de manière combinée avec les articles L. 1231-14 à L. 1231-16 du Code des transports.**
 - ❖ L. 1231-1 du CT a la **fonction d'un article « chapeau »** affirmant le nouveau rôle des AOM, ex-AOTU, en matière de mobilité, et les **articles L. 1231-14 à 16** en constituent les **déclinaisons « opérationnelles »**.

→ **Les dispositions de l'article L. 1231-1 du Code des transports ne permettraient, seules, la mise en œuvre d'aucune mesure opérationnelle concrète.**

- ✓ **L. 1231-15 CT** :

En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les AOM peuvent :

- ❖ **Mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées de covoiturage** pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés ;
- ❖ **Créer un signe distinctif** des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable ses conditions d'attribution. Elles établissent également, seules ou conjointement, un **schéma de développement des aires de covoiturage**.

→ **Les AOM ne sont pas compétentes pour organiser un service de covoiturage.**

PREMIERE PARTIE : L'état du droit positif

2) Les compétences des AOM en matière de covoiturage

Les AOM ne sont pas compétentes pour organiser l'activité de covoiturage : elles ne peuvent donc pas créer un service public de covoiturage.

✓ Leur intervention est limitée à ce jour à la mise en œuvre de partenariats avec des opérateurs privés : **politique de soutien d'initiatives privées, via le versement de subventions publiques.**

✓ **ATTENTION :**

❖ **Obligation de conclusion d'une convention de subventionnement au-delà de 23.000 €.**

❖ Pas de procédure de publicité et de mise en concurrence préalable. Mais l'AOM doit respecter la procédure qu'elle s'est elle-même imposée, le cas échéant.

❖ **Risque de requalification en contrat de la commande publique** si le juge administratif considère que la convention de subventionnement dissimule en réalité la commande d'une prestation par la personne publique, en contrepartie de laquelle elle verse une rémunération à l'opérateur privé. Autrement dit, si, à travers ce dispositif, la collectivité territoriale a entendu confier une véritable mission à son bénéficiaire et lui imposer des obligations quant à l'organisation de celle-ci (et même si l'AOM est incompétente en la matière).

→ **Conséquence : La délibération autorisant la conclusion de cette convention et la convention encourent l'annulation.**

❖ Le versement de la subvention doit être justifié par un motif d'intérêt général :

- **si l'AOM est une commune** : relativement aisé car elles disposent toujours de la **clause de compétence générale** → Ok en se fondant sur une autre compétence que celle de mobilité ;
- **si l'AOM est un EPCI** : l'intérêt général pourrait être **plus difficilement démontré** → Ok en rattachant à la compétence de **développement économique ou de politique de la ville**.

❖ **Aucun droit acquis au maintien ni à l'attribution d'une subvention.**

PREMIERE PARTIE : L'état du droit positif

Le financement du covoiturage par le versement transport ?

Le VT ne peut servir qu'à financer les compétences dont sont investies les AOM, et qui figurent aux articles L. 1231-14 à L. 1231-16 en matière de mobilité partagée.

En matière de covoiturage, il est donc juridiquement sécurisé de considérer que le VT peut seulement financer la création et la gestion de plates-formes de mise en relation.

Autrement dit, le VT ne saurait, en l'état des textes, financer l'activité de covoiturage en tant que telle !

PREMIERE PARTIE : L'état du droit positif

3) Quid de l'intervention d'autres niveaux de collectivités/groupements de collectivités ?

La loi NOTRe a supprimé la clause de compétence générale des départements et régions.

✓ Dans le ressort territorial d'une AOM

❖ Régions :

- Intervention sur le fondement du chef de filât pour l'intermodalité et la complémentarité entre les modes de transports (L. 1111-9 CGCT) : **a priori non**.
- **covoiturage** : **compétence de la Région pour conclure des conventions de partenariats avec une AOM et un opérateur privé** afin de mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées de covoiturage (L. 1231-15 du CT : les AOM peuvent agir « seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés »).

❖ Syndicats mixtes SRU (peuvent, à titre facultatif, exercer les compétences que ses membres lui confient dont l'organisation des services de transport régulier et des TAD mais aussi la réalisation des équipements et des infrastructures de transport) :

- **ne peuvent avoir pour mission de mettre à disposition du public des plates-formes de covoiturage ;**
- **peuvent organiser des services de vélo ou d'autopartage** mais pas de covoiturage.

✓ Hors ressort territorial d'une AOM

- ❖ **Régions et EPCI non AOM** : sur le fondement de la compétence en matière de **développement économique** (transférée par les membres pour EPCI) ?
- ❖ **Départements** : sur le fondement de sa compétence **cohésion et solidarité territoriale** ?

4) Le recours à l'expérimentation ? (cf. Articles 37-1 et 72 alinéa 4 de la Constitution).

A noter, la démarche « **French Mobility** » :

Janvier 2018 : **Appel à manifestation d'intérêt « French Mobility – Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables »** : déploiement de nouvelles mobilités sur le territoire des 26 premiers lauréats sélectionnés (collectivités de moins de 100.000 hab).

Juin 2018 : **Plan d'action** (notamment nomination d'un facilitateur, création d'une plate-forme collaborative de recensement des expérimentations en 2019 ; relèvement des seuils de la commande publique à 100 000 € pour les projets innovants).

Septembre 2018 : **Nouvel appel à projets French Mobility « Dérogations French Mobility, première vague »**. Thématique des nouvelles mobilités : **clôture le 14 décembre 2018**.

→ Projets portés par le **fonds Mobilité de l'ADEME** (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie).

DEUXIEME PARTIE :
**Quelles évolutions avec la loi
d'orientation des mobilités ?**

DEUXIEME PARTIE : Quelles évolutions avec la loi d'orientation des mobilités ?

1) Les travaux des Assises de la mobilité

Groupe de travail « *covoiturage courte distance* » et atelier thématique sur les « *mobilités plus intermodales* » notamment. Quelques mesures phares :

- ✓ **L'AMI « French Mobility » et le fonds Mobilité de l'ADEME** ont été créés sur la base des conclusions des Assises de la mobilité.
- ✓ **Conférence des AOT** : structure de coopération souple permettant d'asseoir le chef de filât régional en matière d'intermodalité et de coordonner l'organisation des transports sur son territoire. Elle avait également vocation à intégrer des réflexions sur les offres privées et les mobilités partagées. → **Ne figure pas dans le PJJ LOM.**
- ✓ **Relèvement du seuil de passation des marchés sans publicité ni mise en concurrence au niveau des seuils européens pour les marchés publics relatifs aux services de mobilité innovants** → **Projet de décret** pour le relèvement expérimental des seuils de la commande publique innovante à 100.000 € ou la promotion du partenariat d'innovation dans le cadre du plan d'action French Mobility.
- ✓ **Bonus covoiturage** : crédit d'impôt 100 €.
- ✓ Identification de la **nécessité d'une meilleure coordination des AOT + développement et sécurisation juridique de modèles hybrides public / privé**
 - ❖ Mise en œuvre de **partenariats institutionnels** (groupement d'intérêt économique, groupement économique et solidaire ou, encore, d'une association).
 - ❖ En droit positif, il existe : **Coopération public-public.**
 - plusieurs AOM (voire AOT régionales et AO de second rang) coopèrent pour assurer conjointement la réalisation de missions de service public pour atteindre des objectifs communs : **ne permet donc pas d'associer directement l'opérateur privé ou de nouer un partenariat avec lui** ;
 - Considérations exclusives d'intérêt général + réalisation de moins de 20 % des activités concernées par la coopération sur le marché concurrentiel ;
 - Il doit s'agir d'une **véritable coopération** et non d'un rapport de prestataire à client qui caractériserait en réalité l'exécution d'une commande publique (CJUE, 13 juin 2013, *Piepenbrock Dienstleistungen GmbH & Co. KG*, aff. C-386/11).

DEUXIEME PARTIE : Quelles évolutions avec la loi d'orientation des mobilités ?

2) Le projet de loi d'orientation des mobilités « LOM »

L. 1231-1 CT : Consécration d'une **compétence d'organisation de la mobilité partagée pour les AOM : usages partagés des véhicules terrestres à moteur et mobilités actives** (antérieurement appelées modes de déplacement terrestres non motorisés). Dans les deux versions du texte soumises au CE. **C'est toujours le cas dans la dernière version du texte tel que présenté en CDM** (quelques modifications de plume seulement). A noter : les compétences des AOM figureraient dans un article L. 1231-1-1 du CT.

Idem pour l'AOM régionale, avec la création de l'article L. 1231-3 du CT.

La mobilité active est définie légalement:

- ✓ V2 Conseil d'Etat, L 3151-1 CT « **Les mobilités actives sont l'ensemble des modes de déplacements où la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles comprennent notamment la marche, le vélo et le vélo à assistance électrique** ».
- ✓ Version Conseil des ministres, L. 1271-1 CT : **Le texte est re-numéroté et ne vise plus de types de mobilités actives** : « *Les mobilités actives sont l'ensemble des modes de déplacements où la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. Elles contribuent à la mise en œuvre de l'objectif assigné au système des mobilités défini par l'article L. 1111-1* ».
- Cette évolution assoit la compétence des AOM en matière d'organisation de services d'autopartage et de location de bicyclettes.
- Il consacrerait la compétence des AOM pour organiser des services de covoiturage et autres usages partagés de mobilité (trottinettes en libre service ?) : A voir, si l'on considère que l'article L. 1231-1 (L. 1231-1-1 dans le dernier état du texte) demeure un article « chapeau » et qu'il faut se référer aux déclinaisons opérationnelles pour chaque type de mobilité partagée/active.
- **L'AOM régionale est dotée de compétences en matière de mobilité partagée : autopartage, covoiturage et vélos en libre service** (Aux articles L. 1231-14 à 16 du CT, il n'est plus seulement fait référence aux autorités mentionnées à l'article L. 1231-1 du CT, mais aussi à celle mentionnée au L.1231-3 à créer au sein du CT).

DEUXIEME PARTIE : Quelles évolutions avec la loi d'orientation des mobilités ?

Focus sur le covoiturage

✓ Première mouture du texte (parue au printemps) très ambitieuse

- ❖ **Clarification de la notion de partage de frais** entre conducteur et passagers par décret.
Cf. L. 3132-1 CT : « Le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte ».
 - ❖ **Les AOM peuvent prendre part aux frais de covoiturage** (seulement ceux référencés au sein du registre national).
 - ❖ Création d'un **registre national de preuve de covoiturage**.
 - ❖ **facilités de stationnement et réservations de voies** possibles pour le covoiturage et la mobilité partagée.
 - ❖ Par ailleurs, **les AOM peuvent prendre toute mesure pour favoriser ou créer un/des service(s) de covoiturage ou créer un **service public** de covoiturage.**
 - ❖ création d'un **covoiturage spécial pour les zones peu denses du territoire** : services de transport rémunérés non professionnels → **Nouvelle catégorie de transport occasionnel, rémunéré et effectué par des conducteurs non professionnels, dans des territoires peu denses, non pourvus de transports collectifs ou réguliers.**
Conditions :
 - Activité autorisée par les AOM ;
 - Territoires ruraux à faible densité de population ;
 - Inexistence, insuffisance ou inadaptation de l'offre de transports publics collectifs, réguliers et particuliers de personnes ;
 - Rémunération des conducteurs limitée à un plafond annuel ;
 - Conducteur : permis de conduire valide + autorisation individuelle délivrée par l'AOM.
- + Les AOM peuvent mettre à disposition des plates-formes dématérialisées de mise en relation et subventionner l'activité.**

DEUXIEME PARTIE : Quelles évolutions avec la loi d'orientation des mobilités ?

✓ Première version de l'avant-projet de loi LOM transmise au CE

- ❖ Toujours prévu que les AOM peuvent prendre part aux frais de covoiturage et possibilités de réservations de voies de circulation et d'emplacements de stationnement.
- ❖ Suppression de la phrase relative à la création d'un signe distinctif de covoiturage par les AOM (erreur de plume du PJL ?).
- ❖ Exit le **registre national de preuve de covoiturage et le covoiturage spécial pour les zones peu denses.**

✓ Deuxième version de l'avant-projet de loi LOM transmise au CE

- ❖ Retour du signe distinctif de covoiturage.
- ❖ Retour des précisions par décret sur le partage de frais de covoiturage : **précisions, en tant que de besoin, sur la nature des frais pris en considération, le mode de calcul du partage de frais et les plafonds autorisés.**
- ❖ Il n'est **plus fait référence à la création d'un service public de covoiturage** → **Mais les AOM peuvent toujours prendre part aux frais de covoiturage et prendre toutes mesures pour favoriser ou créer un ou des services de covoiturage.**
- ❖ Réservation de voies : Dispositifs fixes ou mobiles de contrôle automatisé des données signalétiques des véhicules + **dispositif permettant de constater le nombre de personnes présentes à bord des véhicules pour covoiturage** → Si traitement automatisé des données, elles ne permettent pas d'identifier directement ou indirectement les personnes. Autorisation de ces dispositifs par arrêté du Préfet de Département (Préfet de police à Paris). Dispositifs de contrôles et de traitements automatisés peuvent être mis en œuvre à la demande de la CT ou de l'EPCI qui a mis en place la réservation de voies → convention Etat – CT/EPCI sur modalités de mise en œuvre et, le cas échéant, contribution de la CT/EPCI au financement.

DEUXIEME PARTIE : Quelles évolutions avec la loi d'orientation des mobilités ?

✓ Version du texte telle que soumise au Conseil des ministres le 26/11/2018

Le texte a été modifié en dernière minute avant sa présentation en Conseil des ministres lundi 26 novembre.

Il n'est plus fait référence au fait que les AOM peuvent prendre toutes mesures pour favoriser ou créer un ou des services de covoiturage.

S'agissant de participation des AOM aux frais de covoiturage, la nouvelle version du texte est plus précise, et peut donc apparaître plus restrictive :

- ❖ cf. dans le dernier état du texte soumis au Conseil d'Etat, le texte indique seulement que les AOM peuvent « *de manière non-discriminatoire, prendre part aux frais de covoiturage* ».
- ❖ Le texte présenté en Conseil des ministres prévoit que **les AOM peuvent, lorsque le covoiturage est effectué par l'intermédiaire d'une plateforme dématérialisée, verser une allocation aux passagers qui effectuent un déplacement en covoiturage ou aux conducteurs qui ont proposé un trajet.**
 - Pour le passager : l'allocation perçue ne peut excéder les frais qu'il engage, tels que définis à l'article L. 3132-1.
 - Pour le conducteur: l'allocation perçue vient en déduction des frais engagés, tels que définis à l'article L. 3132-1
 - **L'allocation ne peut couvrir l'ensemble des frais partagés entre le conducteur et les passagers.**

→ Précisions par décret sur **la nature des frais de covoiturage pris en considération** (cf. la dernière version du texte soumise au CE visait aussi le mode de calcul du partage de frais et les plafonds autorisés). **Mais le décret pourrait apporter d'autres précisions** (« *Un décret en Conseil d'Etat précise les modalités d'application du présent article, et notamment la nature des frais pris en considération* »).
- ❖ La réservation de stationnement et de voies pour le covoiturage est toujours prévue (« **réserver des emplacements sur certaines voies, de façon temporaire ou permanente, pour faciliter la circulation ou le stationnement (...) 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 »).

DEUXIEME PARTIE : Quelles évolutions avec la loi d'orientation des mobilités ?

Les mobilités actives

- ✓ Elles sont **définies légalement (L. 1271-1 CT)**. Mais, en l'état du texte présenté en Conseil des ministres, le texte ne vise plus de types de mobilités actives (marche, vélo et vélo à assistance électrique).
- ✓ Si l'on considère que l'article L. 1231-1 (désormais L. 1231-1-1 du CT dans le texte présenté en CDM) ne permet pas la mise en œuvre de compétences en tant que telles mais qu'il faut se référer aux déclinaisons opérationnelles prévues aux articles L. 1231-14 à 16 du CT : alors, en matière de mobilités actives, en l'état de la rédaction du texte, **les AOM (et l'AOM régionale) interviennent toujours pour l'organisation de services de vélos en libre service, mais pas pour d'autres types de services (comme les trottinettes et scooters électriques en libre service)**.

La régulation des nouvelles formes de mobilité

- ✓ **Régulation du free floating** (scooters, vélos, trottinettes en libre service, etc.) : Soumission de certains services de mobilité à des **prescriptions particulières**.
 - ❖ Services concernés :
 - **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** ;
 - **susceptibles d'entraîner une gêne significative pour la circulation et les piétons, la sécurité/tranquillité publique, ou impacts significatifs en matière de congestion (suppression de la référence à la pollution air/sonore dans la version CDM)**.
 - ❖ Liste limitative de prescriptions fixées par la loi : informations relatives à la flotte d'engins/de véhicules, respect des règles de circulation et de stationnement édictées par les autorités compétentes (**respect par l'opérateur, ses préposés et les utilisateurs des engins !**), retrait des épaves.
 - ❖ Non respect : **sanction pécuniaire** proportionnée à la gravité du manquement et à la situation de l'intéressé et **maximum 300.000 €**.
- ✓ + A noter des dispositions sur la **responsabilité sociale des plates-formes** (censurées par le Conseil Constitutionnel dans loi sur la formation professionnelle en tant que c'était un cavalier législatif. Voir Décision n° 2018-769 DC du 4 septembre 2018, *Loi pour la liberté de choisir son avenir professionnel*) → **Charte sur les conditions et modalités d'exercice de la responsabilité sociale**, laquelle doit notamment prévoir le caractère non-exclusif de la relation entre les travailleurs et la plate-forme et la liberté pour les travailleurs d'avoir recours à la plate-forme.

DEUXIEME PARTIE : Quelles évolutions avec la loi d'orientation des mobilités ?

Le financement des mobilités partagées par le versement mobilité ?

- ✓ Avec la LOM, le versement transport devient versement mobilité (VM). Dans la dernière version du texte, on parle de « **versement destiné au financement de mobilités** ».
- ✓ Il pourra donc permettre :
 - ❖ le **financement des activités d'autopartage et de vélos en libre service** mis en place par les AOM, comme c'est le cas actuellement ;
 - ❖ les **nouvelles compétences** dont sont dotées les AOM en matière de covoiturage ? **Celles-ci étant désormais réduites au versement d'allocations aux passagers et conducteurs, à voir s'il pourra permettre de venir abonder ces mesures financières.**
 - ❖ le financement d'autres types de mobilités actives ? Possible si l'on considère que le L. 1231-1 du CT et surtout le L. 1231-1-1 dans la dernière version du texte (auxquels renverrait exclusivement le L. 2333-68 du CGCT selon la dernière version du PJJ LOM telle que présentée en CDM) permet aux AOM d'organiser d'autres types de services. A l'inverse, plutôt pas possible si l'on considère que le L. 1231-1-1 demeure un article « *chapeau* ».
- ✓ **ATTENTION** : selon la dernière mouture du texte transmise au CE, **il ne peut être mis en place par commune/EP que si elle (il) organise au moins un des services de transport régulier de personnes** → **Une AOM qui n'organise que des services de mobilité partagée ne peut instaurer le VM.**
- ✓ **Abandon du VM régional** (1^{ère} mouture du texte soumise au CE par rapport au projet du printemps 2018) → La Région ne disposera pas de cette ressource pour financer les services de transports en communs classiques voire de mobilité partagée qu'elle organiserait.

Le forfait mobilités durables

Somme forfaitaire que peuvent verser les employeurs pour les déplacements domicile-travail si les employés utilisent un mode vertueux comme le vélo (droit positif) ou **le covoiturage en tant que passager (ajout LOM)**.

Montant **maximum de 400 € par an**, exonéré de charges sociales et d'impôt sur le revenu.

Pas cumulable avec prise en charge des frais de transports publics / de carburant par l'employeur : selon V2 transmise au CE.

Pas cumulable « **au titre d'un même mois** » précise le texte en CDM : le salarié pourra donc alterner entre le vélo l'été et les transports publics l'hiver par exemple.

Entrée en vigueur des dispositions le 1^{er} janvier 2020.

TROISIEME PARTIE : **Quelles pratiques à l'étranger ?**

TROISIEME PARTIE : Quelles pratiques à l'étranger ?

✓ Réservations de voies pour le covoiturage

Beaucoup d'exemples à l'international :

- ❖ en Amérique du Nord : Canada, Etats-Unis (High Occupancy Vehicle Lane) ;
- ❖ en Europe : Autriche, Espagne, Norvège, Royaume Uni, Suède notamment.

✓ Le covoiturage en Allemagne

- ❖ il s'agit d'une pratique culturellement développée depuis les années 1950.
- ❖ les institutions décentralisées (villes, länder) ont organisé le covoiturage en réseau local ;
- ❖ les sites nationaux de covoiturage qui proposent des trajets réguliers, dits « *Pendlernetz* », vendent leurs plates-formes aux collectivités locales, lesquelles proposent ensuite ces trajets aux habitants.

✓ Les pratiques des européens (source : Observatoire Européen des Mobilités, Première édition : *Les attentes des Européens en matière de mobilité*, avril 2017. Sondage de 10 018 personnes dans 10 pays européens).

- ❖ **En moyenne, les européens passent environ 9-10 heures par heures par semaine à se déplacer** : en voiture, dans les transports en communs ou via des modes dits « *doux* » ou « *actifs* » (marché/vélo). Parmi ces déplacements :
 - Modes véhicules motorisés : en moyenne 4 heures :
 - 3h14 : voiture personnelle
 - **24 mn : covoiturage**
 - **Autopartage : 4 mn**
 - Modes doux :
 - 3h18 : à pied
 - 39 mn : à vélo → proportion du recours aux vélos en libre service non précisée.
- ❖ **67%** des sondés considèrent qu'ils se déplaceraient plus facilement au quotidien si des **voies rapides dédiées aux bus, covoiturage, taxis et aux véhicules peu polluants** étaient créées.
- ❖ **65%** si des emplacements réservés étaient créés à l'entrée des autoroutes pour y laisser leur véhicule individuel et prendre un autre mode de transport sur autoroute/voie rapide (covoiturage, bus etc.)
- ❖ **62%** s'ils disposaient de services digitaux d'information sur les services de covoiturage et d'autopartage disponibles à proximité de chez eux.
- ❖ Si les investissements qu'ils estiment primordiaux sont réalisés : **44%** des sondés sont prêts à pratiquer plus souvent le covoiturage et l'autopartage : 40% en France, 62% en Grèce, 27% seulement en Allemagne (taux le plus bas des pays européens sondés).

**MERCI POUR VOTRE
ATTENTION**

aramel@seban-associes.avocat.fr