



## **Journées européennes de la mobilité**

**Strasbourg – 28 au 30 novembre 2018**

*Quelle place pour les services partagés dans l'offre urbaine de mobilité ?*

# **Financement des services de véhicules partagés**

Aloïs Ramel – Avocat à la cour - Associé au cabinet Seban & associés

*Synthèse*

## **1° L'état actuel du droit**

Les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ne sont fondées à organiser des services publics d'autopartage et de location de vélos qu'en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée. Le Versement Transport peut être affecté au financement de ces services, qu'ils soient assurés en régie, de manière externalisée ou en partenariat avec des opérateurs privés.

En revanche, les AOM ne sont pas compétentes pour organiser un service public de covoiturage. Elles peuvent cependant subventionner les initiatives privées, mais sans utiliser le Versement Transport à cet effet.

Par ailleurs, il semble difficile à d'autres collectivités que les AOM d'intervenir dans le ressort territorial de ces dernières. En effet, le chef de filât des régions en matière d'intermodalité et de complémentarité entre les modes de transport est conçu de manière restrictive. Cela étant, elles sont admises à conclure des partenariats avec les AOM et les opérateurs privés en matière de covoiturage. Pour leur part, les syndicats mixtes SRU sont autorisés à organiser des services de vélo ou d'autopartage, mais pas de covoiturage.

Hors du ressort territorial d'une AOM, les régions ainsi que les EPCI non AOM sont susceptibles d'intervenir par le biais d'un subventionnement, dès lors que la compétence Développement économique leur est dévolue. Par ailleurs, la question se pose de savoir si les départements seraient fondés à intervenir sur le fondement de leur compétence en matière de cohésion et de solidarité territoriale.

Enfin, des expérimentations sont possibles, à l'image du projet French Mobility.

## **2° Quelles évolutions avec la loi LOM ?**

Le projet de loi vise à développer les compétences publiques en matière de mobilité partagée. Ses dispositions ont été moult fois retravaillées au cours de la rédaction du texte. Ainsi, sa dernière version conserve un flou quant à la possibilité pour les AOM de favoriser ou créer des services de covoiturage, pourtant clairement évoquée dans les rédactions précédentes. En revanche, elle consacre et clarifie leur participation à la prise en charge des frais de covoiturage, qui ne peut cependant couvrir l'intégralité des dépenses engagées par les conducteurs et leurs passagers. Le texte prévoit également des réservations de places de stationnement et de voies de circulation pour les covoitureurs.

Par ailleurs, le projet de loi envisage de manière non limitative les mobilités actives et transforme

le Versement transport en Versement Mobilité. Cette dernière mesure laisse entrevoir la possibilité de faire entrer le covoiturage dans le champ de ce financement. Le prélèvement de cette ressource serait en revanche uniquement octroyé aux AOM mettant en œuvre un service de transport collectif régulier. En outre, les régions seraient exclues du bénéfice du Versement Mobilité, ce qui pose la question de leur capacité de prendre de nouvelles compétences d'AOM.

Enfin, le texte rend le covoiturage en tant que passager éligible au versement du forfait Mobilités durables par les entreprises à leurs salariés. De plus, son montant serait augmenté et défiscalisé.

### **3° Quelles pratiques à l'étranger ?**

De nombreux pays réservent depuis longtemps des voies au covoiturage. En outre, en Allemagne, les collectivités interviennent dans la mise en relation dématérialisée des covoitureurs. Enfin, de manière générale, les citoyens européens font valoir qu'ils seraient prêts à davantage user ce mode de transport si les infrastructures dédiées et les facilités de mise en relation devaient davantage se développer.

#### **Echanges avec la salle**

*La salle* : La rédaction du projet de loi est allée dans le sens d'une prise en compte plus restrictive du covoiturage par rapport à son intention initiale. Existe-t-il un enjeu juridique ?

*Aloïs Ramel* : Il me semble qu'un soutien financier exagéré au covoiturage conduirait à le transformer en une forme de service de taxi, ce qui poserait question au regard du droit de la concurrence.

*La salle* : Les AOM ont intérêt à mettre en place des voies réservées au covoiturage, intérêt qui n'est pas nécessairement partagé par les gestionnaires des infrastructures ainsi que par les communes, qui détiennent le pouvoir de police. A ce titre, à qui le produit des amendes relatives à l'utilisation des voies de covoiturage par des autosolistes sera-t-il versé ?

*Aloïs Ramel* : La multiplication des autorités publiques compétentes en matière de mobilité ne va effectivement pas dans le sens d'une simplification. Pour sa part, le produit des amendes est en principe affecté aux infrastructures de transport, ce qui privilégierait les AOM. L'ensemble des considérations mériterait un consensus entre les différentes parties prenantes.

Synthèse produite sur la base de la retranscription des journées réalisée par la société Ubiquis