

# Boite à outils des nouvelles mobilités

## LA RÉGLEMENTATION SUR :

L'impact de l'acte III de la décentralisation dans le secteur des transports

L'autopartage

Le covoiturage

La logistique urbaine

L'open data ou l'ouverture des données publiques en matière de transport

La protection des données à caractère personnel

Les systèmes d'information multimodale (SIM)

Le taxi partagé

Le vélo partagé

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS



+

info





## Sources juridiques (lois, règlements, jurisprudences, ...)

**Code des transports tel que modifié par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite « loi MAPAM » :**

- Articles L. 1213-3-1 et suivants (schéma régional de l'intermodalité)
- Article L. 1231-1 (autorités organisatrices de la mobilité urbaine)
- Article L. 1231-1-14 (autopartage)
- Article L. 1231-15 (covoiturage)
- Article L. 1231-16 (location de bicyclettes)

**Code général des collectivités territoriales :**

- Article L. 2333-68 tel que modifié par la même loi
- Articles L. 3641-1 et suivants (compétences de la métropole de Lyon)
- Article L. 5218-7-II (métropole d'Aix-Marseille-Provence)
- Article L. 5217-2-I (métropoles)

## Perspectives d'évolution

Avant-Projet de loi « clarifiant l'organisation territoriale de la République »

## Définition

Le projet d'Acte III de la décentralisation a été découpé initialement en trois textes :

- Le projet de loi n°495 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles ;
- Le projet de loi n° 496 de mobilisation de région pour la croissance de l'emploi et de promotion de l'égalité des territoires ;
- Le projet de loi n°497 de développement des solidarités territoriales et de la démocratie locale.

Le premier projet de loi a abouti à la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 dite « loi MAPAM », qui contient de nombreuses dispositions relatives aux transports.

Les deux derniers projets de loi ont en revanche été modifiés pour être agglomérés en un seul projet sensiblement différent.

Le 24 avril 2014, le gouvernement a ainsi envoyé au Conseil d'Etat son avant-projet de loi « clarifiant l'organisation territoriale de la République », qui s'inscrit dans la perspective de diviser par deux le nombre des régions tout en augmentant leurs prérogatives, et de supprimer les départements.

## Principales dispositions de la Loi MAPAM

### UN ACCROISSEMENT DU RÔLE DE LA RÉGION DANS LE SECTEUR DES TRANSPORTS

L'article 6 de la loi crée les nouveaux articles L. 1213-3-1 et suivants du Code des transports, relatifs au schéma régional de l'intermodalité.

Ce schéma coordonne à l'échelle régionale les politiques conduites en matière de mobilité par les différentes autorités organisatrices de transport, en ce qui concerne l'offre de services, l'information des usagers, la tarification et la billettique. Il assure la cohérence des services de transport public et de mobilité offerts aux usagers dans l'objectif d'une complémentarité des services et des réseaux. Il définit le principe guidant l'articulation entre les différents modes de déplacement, notamment en ce qui concerne la mise

## Principales dispositions de la Loi MAPAM

en place de pôles d'échange. Il prévoit les mesures de nature à assurer une information des usagers sur l'ensemble de l'offre de transports, à permettre la mise en place de tarifs donnant accès à plusieurs modes de transport et la distribution des billets correspondants.

Les schémas régionaux de l'intermodalité sont complémentaires des actuels schémas régionaux des infrastructures de transport.

Les projets de schéma doivent être arrêtés par le conseil régional après avis favorable des conseils généraux des départements de la région représentant au moins 50 % de la population régionale, et des organes délibérants des autorités organisatrices de la mobilité urbaine (représentant 50 % de la population des périmètres de transports urbains concernés).

Le schéma est ensuite approuvé par le représentant de l'Etat dans la région (Préfet de Région).

Ces schémas pourront constituer le socle de réalisation d'un système d'information multimodale et d'une billettique multimodale.

### L'EXTENSION DES COMPÉTENCES DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT

Les autorités organisatrices des transports urbains sont désormais compétentes « pour organiser la mobilité ». Leurs compétences sont étendues au « développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur » ainsi que, sous certaines conditions, à l'organisation « des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine » (article L. 1231-1 du Code des transports).

#### • AUTOPARTAGE

L'article 54 de la Loi portant engagement national pour l'environnement du 12 juillet 2010 est abrogé, et une nouvelle définition de l'autopartage est insérée dans le Code des transports (article L. 1231-1-14) :

« L'activité d'autopartage est 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 ».

Ces dispositions ont pour effet d'élargir la définition légale de l'autopartage en y intégrant les systèmes où un ou plusieurs véhicules sont partagés entre des utilisateurs qui ne sont nécessairement abonnés au service, comme c'est souvent le cas pour l'autopartage en entreprise, au sein d'administrations ou encore dans certaines structures associatives.

Pour aller au bout de cette logique, le décret n° 2012-280 du 28 février 2012, soumettant la délivrance du label à la conclusion d'un contrat d'abonnement, devrait être modifié ou même abrogé.

En effet, le nouvel article L. 1231-1-14 prévoit que : « les autorités [organisatrices de la mobilité urbaine] peuvent délivrer un label autopartage aux véhicules affectés à cette activité. A cet effet, elles fixent les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles peuvent créer un service public d'autopartage. (...) ».

Ainsi, les conditions d'attribution du Label ne seraient plus définies au niveau national, par décret, mais par chaque autorité organisatrice de la mobilité urbaine.

## Principales dispositions de la Loi MAPAM

- **COVOITURAGE**

La loi crée un article L.1231-15 du Code des transports définissant légalement le covoiturage comme « *l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun. En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités [organisatrices de la mobilité urbaine], seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, peuvent mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage. Elles peuvent créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable ses conditions d'attribution* ».

Cette définition est la première définition légale du covoiturage. Elle donne un socle juridique à l'intervention des autorités organisatrices de transports urbains qui ont ou envisagent de créer des plateformes dédiées au covoiturage.

- **Location de bicyclettes**

La loi crée un nouvel article L.1231-16 du Code des transports rédigé dans les termes suivants : « *En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités [organisatrices de la mobilité urbaine] peuvent organiser un service public de location de bicyclettes. (...)* ».

Ces dispositions permettent donc aux autorités organisatrices de transports urbains de créer, sous certaines conditions, un service public de location de bicyclettes.

Elles viennent ainsi compléter les dispositions déjà insérées dans le Code général des collectivités territoriales permettant la mise en place de vélos en libre-service (articles L.5214-16-2, L.5215-20, L.5216-5). L'intervention publique est donc sécurisée dans toutes les variantes du vélo partagé.

- **Financement des nouvelles mobilités**

La loi modifie l'article L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales : désormais, le versement transport (VT) peut être affecté à des opérations « *au financement des dépenses d'investissement et de fonctionnement de toute action relevant des compétences des autorités organisatrices de la mobilité* », soit les modes de déplacement non motorisés et les usages partagés des véhicules terrestres à moteur.

Les projets liés aux nouvelles mobilités pourront donc être financés par le VT, à l'instar des transports publics urbains.

- **Transport de marchandises et logistique urbaine**

La loi modifie l'article L. 1231-1 du Code des transports et y ajoute un alinéa rédigé dans les termes suivants : « *Afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement, [les autorités organisatrices de la mobilité urbaine] peuvent (...), en cas d'inadaptation de l'offre privée à cette fin, organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine* » (article 52 de la loi).

Une telle compétence sécurise incontestablement les interventions déjà engagées de ces autorités en matière de logistique urbaine.

### L'AFFIRMATION DES MÉTROPOLIS

La loi confère à Lyon Métropole la qualité d'autorité organisatrice de la mobilité au sens de l'article L. 1231-1 du Code des transports, ainsi que de nombreuses compétences en matière de transport et de mobilité durable (articles L. 3641-8 du Code général des collectivités territoriales).

La métropole d'Aix-Marseille-Provence se voit quant à elle interdire de

## Principales dispositions de la Loi MAPAM

déléguer ses compétences en matière d' « *Organisation de la mobilité, [d'élaboration du] schéma de la mobilité fixant le périmètre des transports métropolitains et incluant les services de transports urbains, non urbains, réguliers ou à la demande, [d'élaboration du] Schéma d'ensemble et programmation des créations et aménagements de voirie, [et d'élaboration du] Plan de déplacements urbains* » (article L. 5218-7-II du Code général des collectivités territoriales). Ces compétences devront donc être exercées en propre par la Métropole.

S'agissant des métropoles qui pourraient se constituer en dehors de Paris, Lyon et Aix-Marseille, la loi prévoit dans la section consacrée à leurs compétences que « *La métropole exerce de plein droit, en lieu et place des communes membres, les compétences suivantes : (...) 2° En matière d'aménagement de l'espace métropolitain : (...) b) Organisation de la mobilité au sens des articles L. 1231-1, L. 1231-8 et L. 1231-14 à L. 1231-16 du code des transports ; création, aménagement et entretien de voirie ; signalisation ; abris de voyageurs ; parcs et aires de stationnement et plan de déplacements urbains ; c) Création, aménagement et entretien des espaces publics dédiés à tout mode de déplacement urbain ainsi qu'à leurs ouvrages accessoires ; d) Participation à la gouvernance et à l'aménagement des gares situées sur le territoire métropolitain* » (article L. 5217-2-I du Code général des collectivités territoriales).

## Avant-projet de loi de clarification de l'organisation terri- toriale de la Répu- blique

### Un accroissement du rôle des régions dans le secteur des transports et un transfert des compétences actuellement détenues par les départements

Les régions, dont la taille minimum (sauf pour la Corse) serait de deux millions d'habitants, deviendraient responsables des transports non urbains routiers réguliers et à la demande à compter du 1er janvier 2016, et du transport scolaire à compter du 1er septembre 2016.

Ces services seraient inscrits au plan régional établi et tenu à jour par la région.

Les régions pourraient toutefois déléguer l'exercice de cette compétence à d'autres collectivités territoriales ou à des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI).

Il s'agit donc de transférer aux régions les compétences en matière de transport routier non urbain actuellement détenues par les départements. Les régions pourraient toutefois déléguer ces compétences à des départements ou à des EPCI.

S'agissant de la planification, le schéma régional de l'intermodalité serait inséré dans le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire (SRADDT), sous la forme d'un « chapitre individualisé ». Ce Schéma serait doté d'un « rapport de compatibilité » à l'égard des SCoT et des PLU.

#### • Réduction du nombre des intercommunalités

L'avant-projet de loi vise la réduction du nombre de syndicats de communes et de syndicats mixtes dans le domaine des transports, « au regard de l'objectif de suppression des doubles emplois entre des établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre ou entre ceux-ci et des syndicats mixtes ».

Ces dispositions pourraient n'avoir que peu d'incidence en pratique, dans le domaine des transports.



## Notions voisines

Location de véhicules.  
Ne pas confondre avec le covoiturage.

## Sources juridiques (lois, règlements, jurisprudences, ...)

**Code des transports, tel que modifié par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite « loi MAPAM » :**

- Article L.1214-2
- Article L. 1231-1
- Article L. 1231-1-14

**Code général des collectivités territoriales, tel que modifié par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, dite loi Grenelle :**

- Article L.2213-2

**Code des assurances :**

- Article L.211-1

**Décret n°2012-280 du 28 février 2012 relatif au label « autopartage »**

## Véhicules

Véhicules terrestres à moteur au sens de l'article L.110-1 du code de la route

## Définition

Une première définition avait été énoncée à l'article 54 de la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, qui définissait l'autopartage « *par la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée* ».

Cet article a été abrogé par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 dite loi MAPAM, qui a inséré une nouvelle définition de l'autopartage à l'article L. 1231-1-14 du code des transports : « *L'activité d'autopartage est 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* ».

Cette nouvelle définition a pour effet d'élargir la définition légale de l'autopartage en y intégrant les systèmes où un ou plusieurs véhicules sont partagés entre des utilisateurs qui ne sont nécessairement abonnés au service, comme c'est souvent le cas pour l'autopartage en entreprise, au sein d'administrations ou encore dans certaines structures associatives.

Le terme d'autopartage désigne ainsi une nouvelle génération de location de courte durée de véhicule, offrant une flexibilité d'utilisation des véhicules de location, à des usagers préalablement abonnés au service.

Un label « Autopartage » peut être attribué, qui n'est pas une condition d'exercice de l'activité mais permet de bénéficier de certaines mesures spécifiques.

Fiche réalisée par

  
BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

  
+  
info



## Création, organisation, mise en œuvre

### QUI PEUT PRENDRE L'INITIATIVE DE LA CRÉATION D'UN SERVICE D'AUTOPARTAGE ?

L'initiative de la création d'un tel service peut émaner :  
d'une personne privée (entreprise, associations, réseaux de confiance...)  
ou d'une personne publique : l'article L. 1231-1-14 du code des transports prévoit que les autorités organisatrices de la mobilité urbaine peuvent, en cas d'inexistence, d'insuffisance, ou d'inadaptation de l'offre privée, créer un service public d'autopartage.  
Plusieurs collectivités ont déjà mis en place des services d'autopartage, comme par exemple la Ville de Paris avec Autolib ou encore Nice Métropole avec Autobleue.

### UNE COLLECTIVITÉ TERRITORIALE PEUT-ELLE ORGANISER UN SERVICE D'AUTOPARTAGE ?

Une autorité organisatrice de la mobilité urbaine peut organiser un service public d'autopartage, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée (article L.1231-1-14 du code des transports).

### QUI PEUT EXPLOITER UN SERVICE D'AUTOPARTAGE ?

Les personnes privées (personne physique, association, entreprise, SCIC) ou publiques (collectivités territoriales : communes, département, régions, groupement de collectivités territoriales ou leurs régions, et entreprises publiques) peuvent exploiter un service d'autopartage.  
Le nom commercial sous lequel sera exploité ce service doit faire l'objet d'une vigilance particulière au regard du droit de la propriété intellectuelle, notamment afin d'éviter tout risque de contrefaçon de marque (pour un exemple avec les marques Car'Go et Car2Go, CA de Paris, 28 mars 2013, n°12/10326).

### QUELS TYPES DE VÉHICULES SONT UTILISÉS ?

Les véhicules sont des véhicules terrestres à moteur, ce qui distingue l'autopartage des autres systèmes de mise à disposition, de bicyclettes notamment.  
Au sein de la catégorie des véhicules terrestres à moteur, le décret n° 2012-280 du 28 février 2012 relatif au « label autopartage » prévoit que seuls ceux appartenant aux catégories M1, L6e et L.7e peuvent se voir attribuer le label autopartage (cf. infra).  
Le nouvel article L. 1231-1-14 du code des transports prévoit quant à lui que le label autopartage pourra être délivré en fonction des « caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent » et des « conditions d'usage de ces véhicules ».

### QU'EST-CE QUE LE LABEL AUTOPARTAGE ?

Selon le décret n° 2012-280 du 28 février 2012, le label « Autopartage » est délivré aux personnes publiques comme privées, pour les véhicules automobiles qu'elles affectent à cette activité, qui remplissent certaines conditions. Avec la loi MAPAM et le nouvel article L. 1231-1-14 du code des transports, le décret du 28 février 2012 a vocation à être modifié voire abrogé.  
Le décret, qui reste en vigueur à ce jour, prévoit que le label est délivré par l'autorité organisatrice des transports urbains. Celle-ci doit consulter les maires des communes concernées, l'avis étant réputé favorable en l'absence de réponse dans le délai d'un mois.

Fiche réalisée par





## Création, organisation, mise en œuvre

En l'absence de périmètre de transports urbains, ou en Ile-de-France, le label est attribué par la commune où les véhicules d'autopartage sont mis à disposition.

L'article 5 du décret du 28 février 2012 précise également que : « *L'autorité compétente pour délivrer le label peut recueillir préalablement l'avis des gestionnaires de voirie. En l'absence de réponse dans un délai d'un mois à compter de la réception de la demande d'avis, l'avis du gestionnaire de voirie est réputé favorable.*

*Lorsque plusieurs autorités compétentes pour délivrer le label reçoivent des demandes de la part d'un même opérateur, elles peuvent convenir d'instruire et de délivrer conjointement le label ou de désigner l'une d'entre elles pour instruire et délivrer le label pour le compte des autres ».*

Avec la loi MAPAM, le label est attribué par l'autorité organisatrice de la mobilité.

Le label est attribué pour une durée limitée, comprise entre 18 et 48 mois. Le décret prévoit que pour la délivrance du label « Autopartage », les véhicules et le contrat d'abonnement doivent remplir les conditions, suivantes (décret, articles 2 et 4) :

- Seuls les véhicules des catégories M1 et L.6e et L.7e définies à l'article R. 311-1 du code de la route peuvent se voir attribuer le label. Les véhicules de catégorie M1 sont ceux conçus et construits pour le transport de personnes et comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum. Les catégories L.6e et L.7e désignent quant à elles des quadricycles électriques.

- Les véhicules doivent être « propres » ou électriques.

- Le contrat d'abonnement est subordonné à la présentation du permis de conduire ; un système dématérialisé pour la réservation des véhicules, la facturation et le paiement doit être mis à disposition des abonnés.

- La délivrance du label peut être soumise à l'obligation de mettre à disposition les véhicules à partir de stations situées dans des zones géographiques définies par l'autorité compétente pour délivrer le label.

- En Ile-de-France, la délivrance du label est subordonnée au respect des dispositions du Plan de déplacements urbains.

Avec la loi MAPAM, l'article L. 1231-1-14 du code des transports prévoit que les autorités organisatrices de la mobilité fixent elles-mêmes les critères conditionnant la délivrance du label (par exemple : seuils démission de gaz à effet de serre, respect des normes Euro).

Par ailleurs, l'élargissement de la définition de l'autopartage comme un véhicule partagé non plus seulement entre abonnés mais également entre « utilisateurs habilités » devrait conduire à supprimer ou modifier la condition du contrat d'abonnement pour l'obtention du label.

Le détenteur du label doit apposer sur les véhicules affectés à l'activité une vignette dont le modèle sera fixé par arrêté du ministre chargé des transports (décret, article 9).

Avec la loi MAPAM, la vignette sera accordée pour un seul territoire et non plus à l'échelle nationale.

### DES DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES S'APPLIQUENT-ELLES EN MATIÈRE DE STATIONNEMENT ?

L'article L.2213-2 du code général des collectivités territoriales, tel que modifié par la loi portant engagement national pour l'environnement (dite loi Grenelle 2) et par la loi MAPAM, permet aux maires de faire bénéficier les

## Création, organisation, mise en œuvre

véhicules disposant du label « autopartage » de places de stationnement réservées.

Le stationnement réservé en application de cette disposition ne sera pas réservé à un opérateur en particulier, mais à des véhicules disposant du label. Le stationnement des véhicules au sens de l'article L.2213-2 précité doit donc être distingué des autorisations d'occupation du domaine public susceptibles d'être octroyées pour l'installation des stations d'autopartage.

Le stationnement d'un véhicule ne disposant pas de la vignette sur les emplacements réservés à l'autopartage sera considéré comme gênant et pourra être puni de l'amende prévue pour les contraventions de la deuxième classe (l'action publique pouvant néanmoins être éteinte par le paiement d'une amende forfaitaire), et faire l'objet d'une mesure d'immobilisation et de mise à la fourrière (décret du 28 février 2012, article 10 et code de la route, article R 417-10).

## Fonctionnement

### QUELS SONT LES PRINCIPES DE FONCTIONNEMENT DE L'AUTOPARTAGE ?

Les utilisateurs sont des abonnés ou des utilisateurs habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Le prix est déterminé librement par les organisateurs. Il peut consister en un forfait fixe assorti d'un prix variable en fonction des km parcourus.

L'activité d'autopartage est libre. Elle peut néanmoins donner lieu à une labellisation. Cette labellisation n'est pas une condition d'exercice de l'activité mais permettra de bénéficier de certaines mesures spécifiques.

### L'AUTORITÉ DE POLICE PEUT-ELLE PRENDRE DES DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES EN VUE DE FAVORISER L'AUTOPARTAGE ?

L'article L.2213-2 du code général des collectivités territoriales permet aux maires de faire bénéficier les véhicules disposant du label « autopartage » de places de stationnement réservées.

Les véhicules labellisés pourront faire l'objet d'actions particulières dans les PDU et avoir une tarification spécifique pour le stationnement comme les résidents (code des transports, article L.1214-2).

### COMMENT SONT ASSURÉS LES VÉHICULES ?

L'article L. 211-1 du code des assurances rend obligatoire l'assurance pour la mise en circulation d'un véhicule et le conducteur du véhicule.

En règle générale, c'est le propriétaire d'un véhicule qui est tenu de s'assurer, car il engage sa responsabilité issue de l'article 1384 du code civil, en qualité de gardien de la chose. L'obligation de contracter une assurance pèse sur lui, même s'il a conclu une convention d'irresponsabilité avec l'utilisateur effectif du véhicule.

L'utilisateur occasionnel est également tenu à l'obligation d'assurance dans la mesure où, par son utilisation, il entre dans le champ d'application de l'article L. 211-1 du code des assurances.

Cependant, si l'utilisateur dispose de l'usage exclusif du véhicule, il devient gardien de la chose, et devra alors s'assurer que le véhicule est bien couvert par une police avant de l'utiliser. Ce cas se présente notamment en cas de location de véhicule.

Si l'opérateur est propriétaire de plus de trois véhicules, il peut également souscrire une assurance dite « assurance-flotte ». Une flotte de véhicule se

## Fonctionnement

défini comme un ensemble de véhicules propriétés d'une même personne morale. Les assurances de flotte regroupent, au sein d'un même contrat et d'une même police, l'ensemble des véhicules du parc de la personne morale. Elles prévoient en règle générale une prime ou une cotisation unique pour tous les véhicules compris dans la flotte, ainsi que des garanties identiques. L'opérateur peut également souscrire une assurance responsabilité civile « Entreprise » afin d'assurer le risque généré par son entreprise.

### **LA RESPONSABILITÉ DE L'ORGANISATEUR DU SERVICE D'AUTOPARTAGE PEUT-ELLE ÊTRE MISE EN CAUSE ?**

Oui, notamment dans la mesure où il s'agit du propriétaire des véhicules. Si l'utilisateur du service d'autopartage, le conducteur, a la garde de la chose durant le temps de conduite, l'organisateur reste en effet responsable de l'entretien des véhicules. Si un accident fait apparaître comme cause un défaut d'entretien, sa responsabilité pourrait être mise en cause. Une assurance responsabilité civile adaptée peut néanmoins couvrir un tel risque.

## Perspectives d'évolution et Commentaires

Une abrogation ou modification du décret du 28 février 2012 relatif au label autopartage devrait être prévue, compte tenu des nouvelles dispositions de l'article L. 1231-1-14 du code des transports.

La numérotation de cet article a semble-t-il fait l'objet d'une erreur matérielle lors de l'adoption de la loi MAPAM : il devrait en effet plutôt s'agir d'un article L. 1231-14.

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS



+

info





## Notions voisines

Auto-stop, auto-stop associative  
Ne pas confondre avec l'autopartage

## Sources juridiques (lois, règlements, jurisprudences, ...)

**Code des transports, tel que modifié par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite « loi MAPAM » :**

- Article L.1214-2  
- Article L. 1231-15

**Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement,**  
- article 13.

**Code de la sécurité sociale,**  
- article L.411-2.

**Arrêté du 18 juillet 1989 relatif à l'enrichissement du vocabulaire des transports.**

## Véhicules

Voiture particulière au sens de l'article R.311-1 du Code de la route.

## Définition

L'article L. 1231-15 du code des transports, issu de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 dite loi MAPAM, définit le covoiturage comme « *l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel et un ou plusieurs passagers majeurs pour un trajet commun* ».

## Création, organisation, mise en œuvre

### LE COVOITURAGE FAIT-IL L'OBJET D'UNE RÉGLEMENTATION ?

Jusqu'à l'intervention de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 dite loi MAPAM, seules deux dispositions textuelles faisaient référence au covoiturage mais sans le définir : l'article L.1214-2 du code des transports relatif au plan de déplacements urbains, et l'article L.411-2 du code de la sécurité sociale couvrant les accidents du travail survenus à l'occasion d'un trajet domicile travail réalisé dans le cadre d'un covoiturage régulier.

Avec la loi MAPAM, le covoiturage fait l'objet d'une définition juridique à l'article L. 1231-15 du code des transports, précité.

### QUELLES FORMES LE COVOITURAGE PEUT-IL PRENDRE ?

Le covoiturage peut être spontané, comme le cas de l'auto-stop, ou d'un covoiturage informel, par exemple entre voisins ou collègues se groupant, par exemple, un jour de grève des transports en commun.

Le covoiturage peut également être organisé par une entité intermédiaire de mise en relation pour trouver une autre personne pour le covoiturage. Cette entité peut être par exemple une entreprise (dans le cadre notamment d'un plan de déplacement d'entreprise) ou une centrale de mobilité mise en place par une autorité organisatrice de transport.

### UNE COLLECTIVITÉ PEUT-ELLE ORGANISER UN SYSTÈME DE MISE EN

Fiche réalisée par

  
BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

  
+  
info



## Création, organisation, mise en œuvre

### RELATION EN VUE DU COVOITURAGE ?

En pratique, le covoiturage est créé par des entités intermédiaires diverses : associations, entreprises, particuliers mais également collectivités et centrales de mobilité.

Les collectivités n'organisent pas du covoiturage mais uniquement de la mise en relation.

S'agissant des collectivités publiques, il convient de distinguer entre :

- Le covoiturage organisé à destination des agents de la collectivité dans le cadre du plan de mobilité (ou plan de déplacement d'administration) visé par l'article L.1214-2, 9° du code des transports ;
- Le covoiturage organisé à destination du public, qui peut s'inscrire dans le cadre de l'objectif du plan de déplacement urbain visant à la diminution du trafic automobile (code des transports, article L. 1214-2) ou plus généralement se raccrocher à la compétence transport de la collectivité (centrale de mobilité ou site Internet notamment).

L'article L. 1231-15 du code des transports permet désormais expressément aux autorités organisatrices de la mobilité urbaine, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, de mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées facilitant la rencontre des offres et demandes de covoiturage. Cette faculté est subordonnée à l'inexistence, l'insuffisance ou l'inadaptation de l'offre privée. Ces mêmes autorités peuvent également créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Dans ce cas, elles définissent au préalable ses conditions d'attribution.

## Fonctionnement

### LE CONDUCTEUR DU VÉHICULE PEUT-IL ÊTRE RÉMUNÉRÉ ?

Non, le conducteur, qui ne peut pas être un professionnel, ne peut pas être rémunéré, ce qui n'exclut pas une indemnisation de la part de la personne transportée afin de contribuer aux frais de roulage (par exemple, carburant, péage...).

### QUELLES FORMES L'ACTION DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES PEUT-ELLE PRENDRE DANS LE DOMAINE DU COVOITURAGE ?

Sous réserve du respect de leurs compétences, aucune règle spécifique ne s'imposait aux collectivités publiques dans l'organisation de la mise en relation de covoitureurs, jusqu'à l'intervention de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 dite loi MAPAM.

Cependant, de nombreuses collectivités ont mis en place des mesures tendant à favoriser le covoiturage par différents moyens, par exemple :

- La création d'un site internet destiné à rapprocher les covoitureurs ;
- La création d'aires de covoiturage : à titre d'exemple, le département du Finistère a aménagé des aires afin de sécuriser la montée/descente des passagers, d'offrir aux covoitureurs un espace de qualité pour le stationnement des véhicules, et de permettre un regroupement sur le trajet domicile/travail : [www.covoiturage-finistere.fr](http://www.covoiturage-finistere.fr);
- La création de places de stationnement destinées aux véhicules partagés en covoiturage. Une telle possibilité n'est pas expressément prévue mais s'infère de la combinaison des articles L.2213-1 du code général des collectivités territoriales (compétence du maire en matière de circulation

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

**+**  
info





## Fonctionnement

et de stationnement) et des objectifs fixés par le PDU en matière de covoiturage (code des transports, article L.1214-2). Cependant, en l'absence de signalétique particulière sur le véhicule – difficile à mettre en place car l'usage du véhicule est le plus souvent mixte entre l'usage privé et le covoiturage, les possibilités de contrôle sont restreintes pour ne pas dire inexistantes. Le nouvel article L. 1231-15 du code des transports permet désormais aux autorités organisatrices de la mobilité urbaine de créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage. Elles doivent dans ce cas définir préalablement ses conditions d'attribution. Une politique de stationnement pourrait alors plus efficacement être mise en place en faveur du covoiturage.

- La mise en place d'actions de communication.
- L'élaboration d'un schéma directeur du covoiturage permettant, par exemple, de recenser des aires de covoiturage existantes, à aménager ou à créer, de concevoir un outil de mise en relation des covoitureurs ou encore de mettre en place un dispositif d'animation.

### QUELLES FORMES L'ACTION DES ENTREPRISES PEUT-ELLE PRENDRE DANS LE DOMAINE DU COVOITURAGE ?

Le plan de déplacement urbain (PDU) doit en principe inciter les entreprises à prévoir un plan de mobilité et à encourager l'utilisation par leur personnel des transports en commun et le recours au covoiturage (code des transports, article L.1214-2). Les entreprises demeurent libres d'apporter ou non un soutien au covoiturage. Le soutien envisagé peut être financier (indemnité) ou encore matériel (mise en relation des personnels, places de stationnement réservées).

### DES OBLIGATIONS SPÉCIFIQUES S'IMPOSENT-ELLES EN MATIÈRE D'ASSURANCE ?

Pour pratiquer le covoiturage, aucune assurance automobile spécifique n'est nécessaire. En effet, en cas d'accident, tous les passagers seront indemnisés dans le cadre de la garantie « responsabilité civile envers les tiers ». Cette assurance étant obligatoire pour le conducteur, en application de l'article L. 211-1 du code des assurances, aucune extension n'est nécessaire. Cependant, il est dans l'intérêt du conducteur de déclarer le covoiturage à son assureur, afin de se prémunir contre un refus d'indemnisation de l'assurance en raison de l'article L. 113-2 du code des assurances qui fait obligation de déclarer toutes circonstances nouvelles qui auraient pour conséquence d'aggraver les risques ou d'en créer de nouveaux. L'assureur pourra ainsi attirer l'attention de son assuré sur certains points : vérifier notamment que l'usage déclaré dans le contrat d'assurance prend bien en compte le trajet du domicile au lieu de travail ou que le contrat ne comporte pas une clause de conduite exclusive si le conducteur souhaite pouvoir céder le volant à l'un des passagers (Rep. min.19 avril 2011, JOAN p.3976).

### COMMENT FONCTIONNE LE SYSTÈME D'ASSURANCE LORSQUE LES SALARIÉS COVOITURENT AVEC DES VÉHICULES APPARTENANT À LEUR EMPLOYEUR ?

L'employeur doit faire assurer les véhicules en application de l'article L.211-1 du code des assurances (chaque véhicule pouvant être assuré isolément ou la flotte dans son ensemble). Comme mentionné ci-dessus, l'entreprise aura intérêt à déclarer le covoiturage à son assureur. L'assurance devra couvrir le conducteur sans clause de conduite exclusive. Le passager sera couvert dans

Fiche réalisée par





**ORTAL**

Observatoire régional  
des transports et  
de la logistique d'Alsace

# Le covoiturage

4/4

La réglementation

## Fonctionnement

le cadre de la garantie « responsabilité civile envers les tiers ».

### **LA RESPONSABILITÉ DE L'ORGANISATEUR DU SERVICE DE COVOITURAGE PEUT-ELLE ÊTRE MISE EN CAUSE ?**

L'organisateur de la mise en relation de covoitureurs est susceptible de voir sa responsabilité engagée à raison des fautes commises causant un préjudice à autrui (code civil, article 1382). Dès lors qu'il n'est pas le propriétaire ou le gestionnaire des véhicules utilisés, les motifs d'engagement de sa responsabilité sont assez réduits. relation en vue du covoiturage ?

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

**+**  
**info**



Observatoire régional des Transports et de la Logistique  
d'Alsace - [www.ortal.eu](http://www.ortal.eu)

## Sources juridiques (lois, règlements, jurisprudences, ...)

### Code des transports :

- Article L.1000-3
- Article L.1211-4
- Article L. 1231-1, tel que modifié par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite « loi MAPAM »

## Définition

Aucun texte ne définit la logistique urbaine. Pour le Ministère de l'Ecologie, il s'agit de la façon d'acheminer dans les meilleures conditions les flux de marchandises qui entrent, sortent et circulent dans la ville. Le champ de la logistique urbaine est complexe car il englobe des composantes multiples, diverses et interdépendantes : habitat, activité économique, gestion urbaine, transport (la logistique urbaine, Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, Direction générale des infrastructures des transports et de la mer, mars 2010).

## Création, organisation, mise en œuvre

### QUELS SONT LES INSTITUTIONS IMPLIQUÉES DANS L'ORGANISATION LOGISTIQUE URBAINE ?

Si la livraison des marchandises en ville est par essence une activité de nature commerciale, ses conséquences sur la pollution atmosphérique et la congestion des centres-villes la place pourtant au cœur des politiques publiques. Avant l'intervention de la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite « loi MAPAM », aucune personne publique ne disposait d'une compétence expresse en matière de logistique urbaine. En revanche, plusieurs leviers permettaient aux collectivités d'intervenir dans ce secteur : réglementation de la circulation du stationnement, intervention foncière ou encore urbanisme. Au niveau local, ce sont donc principalement les communes et le cas échéant, les structures intercommunales compétentes, qui ont été amenées à intervenir. La loi MAPAM a érigé les autorités organisatrices des transports urbains en autorités organisatrices de la mobilité urbaine, en étendant leurs compétences au champ des transports de marchandises (article L. 1231-1 du code des transports) :

*« Afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et nuisances affectant l'environnement, [ces autorités] peuvent, en outre, en cas d'inadaptation de l'offre privée à cette fin, organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine. »*

Ces autorités organisatrices de la mobilité sont donc désormais compétentes pour organiser des services publics de transport de marchandise et de logistique urbaine, au même titre que des services de transport public urbain de personnes.

Au niveau national, l'Etat est compétent concernant la gestion du réseau routier majeur, les normes et spécifications relatives aux véhicules, ou encore la réglementation de la formation des conducteurs.

### DANS QUELLE MESURE LA CIRCULATION DES VÉHICULES DE LIVRAISON PEUT-ELLE ÊTRE RÉGLEMENTÉE ?

## Création, organisation, mise en œuvre

La restriction de l'accès des véhicules de livraison en centre-ville se heurte principalement à deux droits constitutionnellement garantis que sont la liberté d'aller et venir et la liberté d'entreprendre.

Comme toute liberté, ces dernières peuvent néanmoins faire l'objet d'aménagements et de restrictions dès lors que ces aménagements et restrictions sont édictés dans un but d'intérêt général, et restent proportionnels à l'objectif poursuivi. Le juge administratif sanctionne en effet les interdictions ayant une portée générale et absolue.

La restriction de l'accès des poids lourds en centre-ville est une mesure de police municipale courante. Il est à noter que la compétence du maire n'est pas sans poser problème pour harmoniser la réglementation de la circulation des véhicules de transport de marchandises à l'échelle d'une agglomération. Pour l'heure, cette harmonisation ne peut se faire que sur la base d'une coopération entre les différentes communes.

L'intervention du maire peut trouver son fondement dans plusieurs dispositions du code général des collectivités territoriales.

Ainsi, aux termes de l'article L.2213-2 du CGCT :

*« Le maire peut, par arrêté motivé, eu égard aux nécessités de la circulation et de la protection de l'environnement :*

*1° Interdire à certaines heures l'accès de certaines voies de l'agglomération ou de certaines portions de voie ou réserver cet accès, à certaines heures, à diverses catégories d'usagers ou de véhicules ;*

*2° Réglementer l'arrêt et le stationnement des véhicules ou de certaines catégories d'entre eux, ainsi que la desserte des immeubles riverains ;*

*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 et aux véhicules bénéficiant du label «autopartage» ».*

L'article L.2213-4 du CGCT dispose quant à lui que :

*« Le maire peut, par arrêté motivé, interdire l'accès de certaines voies ou de certaines portions de voies ou de certains secteurs de la commune aux véhicules dont la circulation sur ces voies ou dans ces secteurs est de nature à compromettre soit la tranquillité publique, soit la qualité de l'air, soit la protection des espèces animales ou végétales, soit la protection des espaces naturels, des paysages ou des sites ou leur mise en valeur à des fins esthétiques, écologiques, agricoles, forestières ou touristiques.*

*Dans ces secteurs, le maire peut, en outre, par arrêté motivé, soumettre à des prescriptions particulières relatives aux conditions d'horaires et d'accès à certains lieux et aux niveaux sonores admissibles les activités s'exerçant sur la voie publique, à l'exception de celles qui relèvent d'une mission de service public. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux véhicules utilisés pour assurer une mission de service public et ne peuvent s'appliquer d'une façon permanente aux véhicules utilisés à des fins professionnelles de recherche, d'exploitation ou d'entretien des espaces naturels ».*

Les restrictions à la circulation des véhicules peuvent donc être motivées par les nécessités de la circulation, la protection de l'environnement ou encore les impératifs de tranquillité publique.

Si les arrêtés pris sur le fondement des dispositions précitées pour réglementer la circulation des poids lourds sont nombreux, la jurisprudence est peu abondante.

Il a par exemple été jugé que l'interdiction de la circulation de tout véhicule

## Création, organisation, mise en œuvre

affecté au transport de marchandises entre 22h et 6h du matin, sur les voies desservant une zone d'activité, n'était ni générale ni absolue dès lors que la circulation des poids lourds était autorisée le reste du temps. C'est ainsi que l'arrêté n'a pas été jugé comme imposant des sujétions excessives par rapport au but recherché de protection de la tranquillité des riverains (CAA Douai, 23 mai 2002, Commune de la Chapelle-en-Serval, n°99DA20030).

Les restrictions à la circulation des poids lourds peuvent revêtir un caractère préventif, notamment pour garantir la conservation d'un ouvrage routier sur lequel des inspections ont permis de déceler des incertitudes techniques (CE, 22 octobre 2003, Conseil général de l'Allier, n°242195).

En revanche, en référé, le Conseil d'Etat a considéré comme un moyen sérieux l'atteinte excessive à la liberté d'aller et venir consécutive à une interdiction de traversée d'agglomération pour les poids lourds de plus de 12 tonnes « entre 7h30 et 9h30, 10h30 et 12h30, 13h et 14h30, 16h et 17h30 et de 20h à 6h » (Ordonnance du 13 juillet 1999, n°210348). A notre connaissance, cette affaire n'a pas fait l'objet d'une décision au fond.

Dans une autre affaire, le Conseil d'Etat a jugé que la responsabilité d'une commune est susceptible d'être engagée sans faute dès lors que l'interdiction de circulation des poids lourds sur une route communale crée une rupture de l'égalité devant les charges publiques au détriment des propriétaires des bâtiments desservis par ce seul accès et louant un bien immobilier à une entreprise de logistique (CE, 4 octobre 2010, Commune de Saint-Sylvain-d'Anjou, n°310801).

Enfin, il convient de noter que la circulation des véhicules utilitaires légers destinés aux livraisons de marchandises en ville pourrait être également restreinte sur le fondement des articles du code général des collectivités territoriales précitées. La justification de la mesure de police adoptée par la collectivité s'avérera cependant quelque peu différente de celle retenue pour les poids-lourds dont les effets sur la qualité de l'air ou les conséquences en matière de circulation sont plus importants.

### **COMMENT UNE COLLECTIVITÉ TERRITORIALE PEUT-ELLE ORGANISER L'ACCUEIL DES VÉHICULES DE LIVRAISON ?**

Les aires de livraison constituent le premier équipement logistique urbain. La livraison de marchandises, requiert en effet des espaces dédiés tels que les aires de chargement et de déchargement, qu'elles soient publiques ou privées, sur la voirie ou dans l'enceinte des établissements.

Les collectivités territoriales ont pris en compte ce besoin très tôt par la création d'aires de livraison. Plusieurs guides techniques sont récemment apparus pour les aider dans cette démarche. Par exemple, la ville de Paris s'est imposée ses propres procédures avec un guide technique pour les aires de livraison paru pour la première fois en 2005. La ville permet également aux véhicules de livraison d'accéder aux voies d'autobus. Les camions peuvent y entrer pour aller livrer sur les « Lincolns », des aires de livraison aménagées à moitié sur le trottoir et à moitié sur un couloir de bus protégé.

Les collectivités peuvent également envisager dans leur plan local d'urbanisme d'imposer aux grands opérateurs de livraison (supermarchés, entrepôts, hôtel...) d'intégrer des zones de livraison dans leur enceinte en proportion des volumes de fret qu'ils engendrent.

### **LE TRANSPORT DE MARCHANDISES PEUT-IL CONSTITUER UN SERVICE PUBLIC ?**

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

**+**  
info



## Création, organisation, mise en œuvre

La notion de service public n'est pas spécifique au secteur des transports (exemples de la justice, de l'enseignement, de la culture, etc.). De manière générale, le service public peut se définir comme une activité d'intérêt général prise en charge par une personne publique ou par une personne privée sous le contrôle d'une personne publique. Le droit français distingue les services publics à caractère administratif et ceux à caractère industriel et commercial qui ne répondent pas strictement aux mêmes règles. La notion de service public utilisée en droit français est relativement large et ne se confond pas nécessairement avec la notion de service d'intérêt général utilisée en droit communautaire.

Dans le domaine des transports, « *constituent des missions de service public dont l'exécution est assurée par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics en liaison avec les entreprises privées ou publiques :*

- 1° *La réalisation et la gestion d'infrastructures et d'équipements affectés au transport et leur mise à la disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité ;*
- 2° *L'organisation du transport public ;*
- 3° *La réglementation des activités de transport et le contrôle de son application ainsi que l'organisation des transports pour la défense ;*
- 4° *Le développement de l'information sur le système des transports ;*
- 5° *Le développement de la recherche, des études et des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système des transports » (code des transports, article L.1211-4).*

L'organisation du transport public constitue donc une mission de service public. Or, aux termes de l'article L.1000-3 du code des transports, le transport de marchandises, autre que celui organisé pour son propre compte, constitue une activité de transport public.

C'est ce qu'a consacré la loi MAPAM en modifiant l'article L. 1231-1 précité du code des transports, qui vise désormais les « *services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine* ».

### QUEL EST LE RÔLE DU FONCIER DANS LE DÉVELOPPEMENT DE LA LOGISTIQUE URBAINE ?

Sous la pression des coûts du foncier, et d'un coût de transport faible, la logistique s'est éloignée des centres-villes, augmentant les kilomètres, les polluants et diminuant la productivité des opérateurs de transport.

Face à cet état de fait, les collectivités peuvent envisager :

- D'octroyer à un logisticien une convention d'occupation du domaine public ou du domaine privé afin qu'il y installe un espace logistique.
- De procéder à des cessions de terrains afin d'y installer des espaces logistiques.
- D'utiliser le droit de préemption urbain. Il paraît en effet possible de rattacher la création d'un espace logistique à la finalité de « *maintien et d'extension des activités économiques* » définies à l'article 300-1 du code de l'urbanisme comme l'une des finalités d'utilisation du droit de préemption urbain. Encore faudrait-il que la création de cet espace logistique se rattache à une « *opération d'aménagement* ». Face à ce problème, lors du séminaire « *Pour un renouveau de logistique urbaine* » organisé par le Centre d'analyse stratégique le 3 avril 2012, il a été proposé de modifier l'article L.300-1 du code de l'urbanisme afin que le droit de préemption urbain puisse être utilisé pour des opérations immobilières à des fins logistiques.

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

+  
info





## Fonctionnement

### **COMMENT UNE COLLECTIVITÉ TERRITORIALE PEUT-ELLE SOUTENIR LA promotion de services innovants de livraison ?**

Plusieurs initiatives innovantes en matière de distribution urbaine impliquent divers acteurs comme de grandes entreprises de transport, des prestataires logistiques, des spécialistes de l'immobilier logistique, ou encore des entreprises de la grande distribution mais également de petites entreprises et des start-up.

Le soutien public à ces initiatives peut prendre diverses formes, du simple label municipal (distinguant les opérations de livraison dites propres), à la subvention d'exploitation et aux investissements publics dans des équipements. C'est en particulier le cas concernant les espaces logistiques urbains (ELU) ou encore les centres de distribution urbaine (CDU).

Les espaces logistiques urbains sont de petits terminaux variant de quelques mètres carrés à quelques milliers de mètres carrés, localisés en ville, et offrant des services logistiques aux établissements et aux particuliers situés à proximité. L'exemple le plus connu des espaces logistiques urbains est celui des points de livraison utilisés par les acteurs privés du e-commerce, où les particuliers peuvent venir récupérer les articles commandés par correspondance. Plusieurs villes ont cependant développé une stratégie destinée à promouvoir l'insertion de ces nouveaux équipements urbains, à l'image de la Ville de Paris qui offre à des logisticiens innovants répondant à des critères de bonne conduite environnementale des espaces logistiques à loyer modéré. Elle a ainsi aidé Monoprix à développer un approvisionnement ferroviaire et des livraisons finales par camions au gaz naturel pour ses magasins parisiens, en aménageant à ses frais le terminal de la Halle ferroviaire Gabriel Lamé dans le secteur de Bercy.

Le centre de distribution urbaine est également une initiative qui intéresse de plus en plus de collectivités. Le centre de distribution urbaine est une plate-forme urbaine de collecte et de distribution de marchandises, organisée de façon coordonnée afin de limiter le nombre de véhicules commerciaux nécessaires à l'approvisionnement d'une zone. L'idée est de mutualiser l'utilisation de ces véhicules pour qu'ils soient mieux chargés, moins nombreux et avec des fréquences de livraison de chaque destinataire moins élevées. Pour ce faire, le CDU crée une rupture de charge pour les transporteurs. Ceux-ci déchargent en effet leurs marchandises au niveau de la plate-forme logistique du CDU, celles-ci étant après-coup réparties entre des camions afin d'optimiser les livraisons. Aujourd'hui, le plus grand centre de distribution urbaine subventionné par une collectivité publique est celui de la Rochelle.

### **EST-IL POSSIBLE D'UTILISER LE SYSTÈME DE TRANSPORT PUBLIC GUIDÉ AFIN DE TRANSPORTER DES MARCHANDISES (TRAM FRET) ?**

Certaines collectivités, comme Paris, ont déjà expérimenté le transport de marchandises via le tramway.

Sa mise en œuvre effective et généralisée pouvait se heurter à un problème de compétence. En effet, l'article L.2121-11 du Code des transports limite la compétence des collectivités territoriales sur leur réseau de transport guidé à l'organisation de services de transport de personnes. Depuis la loi MAPAM, les autorités organisatrices de la mobilité sont en revanche expressément compétentes pour organiser le transport de marchandise et la logistique urbaine dans leur périmètre de transports urbains (article L. 1231-1 du code des transports).

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

**+**  
info





## Sources juridiques (lois, règlements, jurisprudences, ...)

Directive 2003/98/CE du chiffre 17 novembre 2003 relative à la réutilisation des informations du secteur public (IPS), telle que modifiée par la directive 2013/37/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013.  
Loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal.  
Loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.  
Décret n° 2012-1198 du 30 octobre 2012 portant création du secrétariat général pour la modernisation de l'action publique.  
Circulaire du 26 mai 2011 relative à la création du portail unique des informations publiques de l'État « data.gouv.fr » par la mission « Etalab » et l'application des dispositions régissant le droit de réutilisation des informations publiques.  
Projet de loi de développement des solidarités territoriales et de la démocratie locale, n°497, déposé au Sénat le 10 avril 2013.  
Avant-Projet de loi « clarifiant l'organisation territoriale de la République »

## Définition

L'open data peut être défini comme une stratégie d'ouverture des données publiques (circulaire du 26 mai 2011 relative à la création du portail unique des informations publiques de l'État « data.gouv.fr » par la mission « Etalab » et l'application des dispositions régissant le droit de réutilisation des informations publiques).  
Cette ouverture touche de nombreuses catégories de données publiques, dont celles relatives à la mobilité.  
L'objectif de l'open data est de contribuer à la transparence de la vie publique ainsi qu'à la croissance économique et à la création d'emplois en améliorant les connexions d'exploitation des données publiques de manière à libérer leur potentiel économique.

## Création, organisation, mise en œuvre

### QUEL EST LE CADRE JURIDIQUE DE LA RÉUTILISATION DES DONNÉES NUMÉRIQUES PUBLIQUES ?

La loi du 17 janvier 1978 a instauré le droit pour toute personne physique ou morale de réutiliser les informations publiques des administrations, sous certaines conditions.  
Les informations publiques correspondent aux informations contenues dans les documents produits ou reçus dans le cadre de la mission de service public des administrations de l'État, des collectivités territoriales et des personnes publiques ou privées chargées d'une mission de service public (article 10 de la loi du 17 janvier 1978).  
Les informations publiques qui comportent des données à caractère personnel au sens de la loi du 6 janvier 1978 peuvent faire l'objet d'une réutilisation :  
- si la personne intéressée y a consenti ;  
- si l'autorité détentrice est en mesure de les rendre anonymes ;  
- ou, à défaut d'anonymisation, si des dispositions législatives ou réglementaires le permettent.  
La loi prévoit expressément que ne sont pas des informations publiques :  
- les informations contenues dans les documents dont la communication

## Création, organisation, mise en œuvre

ne constitue pas un droit en application des articles un à neuf de la loi du 17 juillet 1978 ou d'autres dispositions législatives;

- les informations produites ou reçues dans le cas d'une mission de service public à caractère industriel et commercial. Cela concerne non seulement les établissements publics à caractère industriel et commercial mais également les administrations pour la part de leur activité effectuée selon les règles du commerce ;
- les informations sur lesquelles des tiers détiendraient des droits de propriété intellectuelle.

### EXISTE-T-IL UNE STRATÉGIE NATIONALE DE DIFFUSION DES DONNÉES PUBLIQUES ?

Dans le but de faciliter l'accès en ligne et la réutilisation des informations publiques, dans un souci de transparence de l'action de l'État et d'innovation, un décret du 21 février 2011 a créé la mission «ETALAB», chargée de concevoir un portail unique interministériel « data.gouv.fr » et de coordonner l'action des administrations de l'État en matière de réutilisation des informations publiques.

Le décret du 21 février 2011 a cependant été abrogé par un décret du 30 octobre 2012 portant création du secrétariat général pour la modernisation de l'action publique et transférant à ce dernier la charge de faciliter et de coordonner la mise à disposition des données publiques en vue de leur réutilisation.

La plate-forme data.gouv.fr comporte de nombreuses données relatives au transport. Par exemple, la Régie autonome des transports parisiens a publié le 31 août 2012 le trafic annuel entrant par station du métro et du RER parisien.

### LES DONNÉES COLLECTÉES DANS LE CADRE ACTIVITÉ DE TRANSPORT CONSTITUENT-ELLES DES DONNÉES PUBLIQUES ?

La Commission d'accès aux documents administratifs et le ministère des transports semblent diverger dans la qualification de données publiques des données relatives aux transports (L'information multimodale, Enjeux et perspectives, Les Cahiers du GART, 2012).

Le ministère des transports rappelle en effet que les données liées à l'exécution d'un service public à caractère industriel et commercial ne sont pas réutilisables, dans l'état actuel du droit.

En revanche, la Commission d'accès aux documents administratifs, a estimé en 2011 que ces données étaient réutilisables dans le cadre de l'article 10 de la loi du 17 juillet 1978. Elle était saisie par l'Agence française de l'information multimodale et de la billettique d'une demande de conseils sur les conditions dans lesquelles les informations collectées dans le cadre d'un système d'information multimodale pouvaient être réutilisées (CADA, Conseil n°20104559, séance du 17 février 2011).

Selon la CADA, la mission dévolue aux autorités organisatrices des transports par l'article L.1231-8 du code des transports en matière d'information multimodale se rattache aux compétences qui incombent à ces autorités en matière d'organisation du transport public de personnes. Elle présente ainsi le caractère d'une mission de service public administratif, à la différence de l'exécution même du service de transport public de personnes qui est un service public industriel et commercial (article L.1221-3 du code des transports).

Cette qualification de service public administratif signifie que les données

**ORTAL**Observatoire régional  
des transports et  
de la logistique d'Alsace

# L'open data ou l'ouverture des données publiques en matière de transport

3/5

La réglementation

## Création, organisation, mise en œuvre

collectées dans le cadre du SIM présentent le caractère d'informations publiques au sens du chapitre II du titre Ier de la loi du 17 juillet 1978. Elles peuvent donc être réutilisées dans les conditions posées par les articles 10 et suivants de la loi du 17 juillet 1978. Constitue une réutilisation au sens de cette loi, toute utilisation d'informations « à d'autres fins que celle de la mission de service public pour les besoins de laquelle les documents dans lesquelles elles figurent ont été produit ou reçus ».

La CADA précise cette utilisation à « d'autres fins » s'entend en matière de SIM par une utilisation commerciale des données ou d'un « traitement adapté de ces données à des finalités distinctes de l'aide à la décision des usagers entre les différents modes de transports à l'intérieur et au départ ou à destination du périmètre de transports urbains relevant de l'autorité qui les a produites ou reçues ».

Etant soumise aux conditions posées par le chapitre II du titre Ier de la loi du 17 juillet 1978, la réutilisation requiert notamment les conditions suivantes :

- Sauf accord de l'administration, la réutilisation des informations publiques est soumise à la condition que ces dernières ne soient pas altérées, que leur sens ne soit pas dénaturé, et que leurs sources et la date de leur dernière mise à jour soient mentionnées (article 12) ;
- Les informations comportant des données à caractère personnel peuvent faire l'objet d'une réutilisation soit lorsque la personne intéressée y a consenti, soit si l'autorité détentrice est en mesure de les rendre anonymes ; la réutilisation de ces informations est subordonnée au respect des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés (article 13) [voir fiches « protection des données »]

Conformément à la loi de 1978, cette réutilisation peut donner lieu au paiement d'une redevance et être subordonnée également à la délivrance d'une licence qui en fixe les conditions et peut y apporter, pour des motifs d'intérêt général et de manière proportionnée, des restrictions n'ayant ni pour objet ni pour effet de retreindre la concurrence (cf. précisions ci-après). Enfin, la CADA a eu l'occasion de préciser que la loi « Informatique et Libertés » ne s'applique pas aux échanges d'informations entre les autorités organisatrices et les délégataires dans le cadre de leur mission de service public et à la réutilisation d'informations publiques « aux mêmes fins ».

La divergence d'interprétation existant ainsi entre le ministère des transports et la Commission d'accès aux documents administratifs demande bien évidemment à être tranchée par un juge.

En tout état de cause, l'avis de la commission d'accès aux documents administratifs ne concerne que les données liées à l'organisation du transport public de personnes. Autrement dit, les données liées au transport de marchandises ou encore aux autres services de mobilité ne sont pas visées par cet avis et leur caractère public ou non devra être déterminé au cas par cas.

Enfin, il est à noter que cette incertitude n'a pas empêché de nombreuses autorités organisatrices de lancer un mouvement d'ouverture de leurs données publiques en matière de mobilité (par exemple Rennes métropole ou encore le Conseil général de la Haute Saône).

Fiche réalisée par

BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS**+**  
infoObservatoire régional des Transports et de la Logistique  
d'Alsace - [www.ortal.eu](http://www.ortal.eu)

## Fonctionnement

### COMMENT EST ORGANISÉE LA MISE À DISPOSITION DES DONNÉES ?

L'article 12 de la loi du 17 juillet 1978 prévoit que les informations publiques ne doivent pas être altérées, que leur sens ne doit pas être dénaturé et leurs sources et la date de leur dernière mise à jour doivent être mentionnées. La publication des données n'est pas une condition suffisante pour réaliser un projet d'open data. En effet, la question des formats, comme celle de la qualification des données ou de leur qualité reste déterminante lorsqu'une telle démarche est engagée. Les personnes publiques sont libres de choisir le format sous lequel elles diffusent leurs données. Conformément à la circulaire du 26 mai 2011, la mission « ETALAB » a édité un guide technique à destination de l'État et ses établissements publics. La circulaire prévoit néanmoins que ce guide peut être diffusé aux collectivités territoriales qui en feraient la demande.

La création d'un site dédié aux données libérées par une collectivité s'impose souvent à elle pour des raisons techniques. En effet, le site institutionnel de la collectivité ne permet souvent pas de répondre aux développements spécifiques nécessités par l'open data. D'autres solutions s'offrent néanmoins aux collectivités qui souhaitent s'engager dans cette démarche, à un coût moindre. D'une part, les collectivités peuvent mutualiser les plates-formes de publication (par exemple sur le site « in Cité solution »). D'autre part, la plate-forme data.gouv.fr offre gratuitement aux collectivités territoriales le référencement ou l'hébergement de leurs données quelque soit la nature ou le nombre de jeux de données.

### LA MISE À DISPOSITION DES DONNÉES EST-ELLE NÉCESSAIREMENT GRATUITE ?

La réutilisation d'information publique peut donner lieu au versement de redevance (article 15 de la loi du 17 juillet 1978). Les partisans de l'open data considèrent néanmoins que la diffusion de données ne peut être que gratuite pour qu'elle soit réellement libre.

Dans le secteur des transports, cette diffusion est généralement gratuite. Le GART considère cependant qu'elle devrait donner lieu à une rémunération pour l'autorité organisatrice, ne serait-ce que pour couvrir le coût de la production des données et de la mise à disposition.

En cas de paiement d'une redevance, l'utilisation des données doit faire l'objet d'une licence d'utilisation. Les licences d'utilisation visent à préserver le « producteur » comme le « réutilisateur » en précisant les droits de chacun. Ces licences sont publiées et consultables sur les sites des collectivités qui libèrent leurs données.

La plate-forme data.gouv.fr utilise une licence ouverte élaborée en concertation avec l'ensemble des acteurs concernés, destinée à faciliter et encourager la réutilisation des données publiques mises à disposition gratuitement.

Cette licence présente les caractéristiques suivantes :

- Une grande liberté de réutilisation des informations : elle est ouverte, libre et gratuite, apporte la sécurité juridique nécessaire aux producteurs et aux réutilisateurs des données publiques. La licence permet la réutilisation la plus large en autorisant la reproduction, la redistribution, l'adaptation et l'exportation commerciale des données. Elle s'inscrit dans un contexte international en étant compatible avec le standard de licences open data développées à l'étranger.
- Une exigence forte de transparence de la donnée et de la qualité des sources en rendant obligatoire la mention de la paternité.

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

+  
info



Observatoire régional des Transports et de la Logistique  
d'Alsace - [www.ortal.eu](http://www.ortal.eu)



## Fonctionnement

- Une opportunité de mutualisation pour les autres données publiques en mettant en place un standard utilisable par les collectivités territoriales qui souhaitent se lancer dans l'ouverture des données publiques.

## Perspectives d'évolution et commentaires

### **QUELLES SONT LES PERSPECTIVES OUVERTES PAR LE PROJET DE LOI DE DÉVELOPPEMENT DES SOLIDARITÉS TERRITORIALES ET DE LA DÉMOCRATIE LOCALE, DÉPOSÉ AU SÉNAT LE 10 AVRIL 2013 ?**

Ce projet de loi prévoyait de créer dans le chapitre 2 du titre unique du livre Ier de la première partie du code général des collectivités territoriales une section 3 intitulée « transparence des données des collectivités territoriales ». Un article L 1112-23 aurait ainsi été inséré dans ce code prévoyant que les collectivités territoriales de plus de 3500 habitants rendent accessibles en ligne les informations publiques mentionnées à l'article 10 de la loi du 17 juillet 1978, sous réserve que ces informations se rapportent à leur territoire et soient disponibles sous forme électronique.

Cependant, un nouvel avant-projet de loi a été déposé le 24 avril 2014 devant le Conseil d'Etat, qui ne reprend pas ces dispositions.

### **QUELS SONT LES APPORTS DE LA DIRECTIVE 2013/37/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN DU CONSEIL DU 26 JUIN 2013 MODIFIANT LA DIRECTIVE 2003/98/C.E. CONCERNANT LA RÉUTILISATION DES INFORMATIONS DU SECTEUR PUBLIC ?**

Par rapport à 2003, le texte instaure un véritable droit à réutilisation des informations du secteur public. L'ancienne version de la directive définissait en effet les champs d'information où la réutilisation était autorisée, la nouvelle fait l'inverse et exige que tout document entrant dans son champ d'application puisse être réutilisé pour des usages commerciaux et non commerciaux.

Par ailleurs, elle introduit une obligation de transparence dans le calcul des redevances, dont le coût devrait être limité aux coûts marginaux de reproduction, de mise à disposition et de diffusion.

La directive prévoit également que toute décision relative à la réutilisation de données devra faire mention des voies de recours dont dispose le demandeur pour contester cette décision. Elle prévoit même la possibilité de réexamen par l'autorité nationale de la concurrence, l'autorité nationale d'accès aux documents ou une autorité judiciaire nationale. Cet élément constitue une avancée par rapport à version de 2003, bien que certains regrettent l'absence de création d'une voie de recours spécifique et rapide un temps envisagée. Les Etats membres disposent d'un délai de deux ans pour transposer cette directive. Le droit français étant relativement avancé en la matière, il ne devrait pas connaître de bouleversement majeur sous son impulsion.

Dans le fil de la révision de la directive ISP, la Commission européenne a lancé une consultation sur les meilleures façons d'assurer l'ouverture d'un plus grand nombre de données publiques. Elle a ainsi sollicité le concours des parties intéressées pour élaborer des lignes directrices et des conseils pratiques afin d'encourager la réutilisation de différentes données, dont les informations relatives à la circulation. La consultation a été clôturée le 22 novembre 2013.

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

+  
info





## Sources juridiques (lois, règlements, jurisprudences, ...)

Convention n° 108 du 28 janvier 1981 du Conseil de l'Europe pour la protection des personnes à l'égard du traitement automatisé des données à caractère personnel.

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement de données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Code civil : article 9.

Code pénal : articles 226-16 à 226-24

Loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Décret n°2005-1309 du 20 octobre 2005 pris pour l'application de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Autorisation unique n° AU-015 - Délibération n° 2011-107 du 28 avril 2011 portant autorisation unique de mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel relatifs à la gestion des applications billettiques par les exploitants et les autorités organisatrices de transport publics.

Autorisation unique n° AU-012 - Délibération n°2007-002 du 11 janvier 2007 portant autorisation unique de mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel relatifs à la gestion d'infractions à la police des services publics de transports terrestres.

## Définition

La loi du 6 janvier 1978 pose le cadre juridique de la protection des données à caractère personnel. Elle s'applique « aux traitements automatisés de données à caractère personnel, ainsi qu'aux traitements non automatisés de données à caractère personnel contenues ou appelées à figurer dans des fichiers » (loi n°78-17, article 2).

La loi définit une donnée à caractère personnel comme « toute information relative à une personne physique identifiée ou qui peut être identifiée, directement ou indirectement, par référence à un numéro d'identification ou à un ou plusieurs éléments qui lui sont propres. Pour déterminer si une personne est identifiable, il convient de considérer l'ensemble des moyens en vue de permettre son identification dont dispose ou auxquels peut avoir accès le responsable du traitement ou toute autre personne » (loi n°78-17, article 2).

L'article 2 de la loi du 6 janvier 1978 précise encore que : « Constitue un traitement de données à caractère personnel toute opération ou tout ensemble d'opérations portant sur de telles données, quel que soit le procédé utilisé, et notamment la collecte, l'enregistrement, l'organisation, la conservation, l'adaptation ou la modification, l'extraction, la consultation, l'utilisation, la communication par transmission, diffusion ou toute autre forme de mise à disposition, le rapprochement ou l'interconnexion, ainsi que le verrouillage, l'effacement ou la destruction.

Constitue un fichier de données à caractère personnel tout ensemble structuré et stable de données à caractère personnel accessibles selon des critères déterminés. La personne concernée par un traitement de données à caractère personnel est celle à laquelle se rapportent les données qui font l'objet du traitement ».

Certains traitements de données sont soumis à déclaration ou à autorisation. La loi du 6 janvier 1978 crée également la Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés (CNIL) chargée, de s'assurer du respect de la protection des données personnelles.

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

+  
info



## Création, organisation, mise en œuvre

### QUELS SONT LES GRANDS PRINCIPES À RESPECTER DANS LE TRAITEMENT DES DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL ?

Ces principes sont exposés à l'article 6 de la loi du 6 janvier 1978 disposant que :

« Un traitement ne peut porter que sur des données à caractère personnel qui satisfont aux conditions suivantes :

- 1° Les données sont collectées et traitées de manière loyale et licite ;
- 2° Elles sont collectées pour des finalités déterminées, explicites et légitimes et ne sont pas traitées ultérieurement de manière incompatible avec ces finalités. Toutefois, un traitement ultérieur de données à des fins statistiques ou à des fins de recherche scientifique ou historique est considéré comme compatible avec les finalités initiales de la collecte des données, s'il est réalisé dans le respect des principes et des procédures prévus au présent chapitre, au chapitre IV et à la section 1 du chapitre V ainsi qu'aux chapitres IX et X et s'il n'est pas utilisé pour prendre des décisions à l'égard des personnes concernées ;
- 3° Elles sont adéquates, pertinentes et non excessives au regard des finalités pour lesquelles elles sont collectées et de leurs traitements ultérieurs ;
- 4° Elles sont exactes, complètes et, si nécessaire, mises à jour ; les mesures appropriées doivent être prises pour que les données inexactes ou incomplètes au regard des finalités pour lesquelles elles sont collectées ou traitées soient effacées ou rectifiées ;
- 5° Elles sont conservées sous une forme permettant l'identification des personnes concernées pendant une durée qui n'excède pas la durée nécessaire aux finalités pour lesquelles elles sont collectées et traitées ».

### EN QUOI LE SECTEUR DES NOUVELLES MOBILITÉS EST-IL PARTICULIÈREMENT EXPOSÉ EN MATIÈRE DE PROTECTION DES DONNÉES À CARACTÈRE PERSONNEL ?

Les nouvelles mobilités sont, de manière générale, propices à la constitution de traitements automatisés de données à caractère personnel. Elles se caractérisent en effet par une utilisation de technologies permettant une collecte et un traitement à grande échelle de ces données.

Tel est notamment le cas concernant les technologies RFID (Radio Frequency Identification) et NFC (Near Field Communication) qui permettent d'identifier, de localiser des objets ou des personnes et de récupérer des informations à distance. Elles sont fréquemment utilisées dans les cartes de transports et peuvent également servir pour géolocaliser des véhicules. Par ailleurs, de nombreuses applications et autres services mobiles en matière de transports ont recours à des technologies permettant de géolocaliser l'utilisateur. Le développement des systèmes d'information multimodaux favorise également le croisement et le partage de données entre différents réseaux de la chaîne de mobilité.

Les déplacements des utilisateurs de ces technologies peuvent donc être reconstitués et ne sont plus anonymes, ce qui est de nature à porter atteinte aux libertés constitutionnelles d'aller et venir et au droit à la vie privée.

## Fonctionnement

### QUELLES SONT LES FORMALITÉS À ACCOMPLIR POUR ÊTRE CONFORME À LA LOI « INFORMATIQUE ET LIBERTÉS » ?

La loi « Informatique et libertés » prévoit différents types de formalités à accomplir par le responsable du traitement selon l'atteinte que ce traitement est susceptible de porter aux droits et libertés individuels.

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

+  
info



## Fonctionnement

Certains traitements sont ainsi dispensés de toute formalité.

Pour les traitements courants (par exemple un fichier fournisseurs), la CNIL édicte des normes simplifiées, le responsable du traitement n'ayant qu'à alors à déclarer être conforme à cette norme (déclaration dite simplifiée).

Les déclarations dites normales sont sollicitées au cas par cas, dans les hypothèses où la loi du 6 janvier 1978 n'a pas prévu l'application d'un autre régime (loi n°78-17, article 22).

Enfin, les articles 25,26 et 27 de la loi du 6 janvier 1978 précisent les traitements devant faire l'objet d'une autorisation de la CNIL ou par arrêté ministériel ou décret en Conseil d'Etat.

Pour certains traitements qui répondent à une même finalité, portent sur des catégories de données identiques et ont les mêmes destinataires ou catégories de destinataires, la CNIL a adopté des autorisations uniques.

Dans ce cas, le responsable de chaque traitement adresse à la commission un engagement de conformité de celui-ci à la description figurant dans l'autorisation.

### EXISTE-T-IL DES FORMALITÉS SPÉCIFIQUES AU SECTEUR DES TRANSPORTS ?

La CNIL a adopté deux autorisations uniques applicables en matière de transports :

- L'autorisation unique n°15 relative à la mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel relatifs à la gestion des applications billettiques par les exploitants et les autorités organisatrices de transports publics ;
- L'autorisation unique n°12 relative à la mise en œuvre de traitements automatisés de données à caractère personnel relatifs à la gestion d'infractions à la police des services publics de transports terrestres.

Les autres fichiers que pourraient détenir les exploitants de transport doivent faire l'objet des formalités de droit commun (fichier fournisseurs, fichier du personnel...).

### QUELS SONT LES RISQUES ENCOURUS EN CAS DE NON RESPECT DE LA LOI « INFORMATIQUE ET LIBERTÉS » ?

Les articles 226-16 et suivants du Code pénal punissent de 5 ans de prison et de 300 000 euros d'amende :

- Le fait, y compris par négligence, de procéder ou de faire procéder à des traitements de données à caractère personnel sans qu'aient été respectées les formalités préalables à leur mise en œuvre prévues par la loi.
- Lorsqu'il a été procédé ou fait procéder à un traitement de données à caractère personnel dans les conditions prévues par le I ou le II de l'article 24 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 précitée, le fait de ne pas respecter, y compris par négligence, les normes simplifiées ou d'exonération établies à cet effet par la Commission nationale de l'informatique.
- Le fait, hors les cas où le traitement a été autorisé dans les conditions prévues par la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 précitée, de procéder ou faire procéder à un traitement de données à caractère personnel incluant, parmi les données sur lesquelles il porte, le numéro d'inscription des personnes au répertoire national d'identification des personnes physiques
- Le fait de procéder ou de faire procéder à un traitement de données à caractère personnel sans mettre en œuvre les mesures prescrites à

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

+  
info



## Fonctionnement

l'article 34 de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978.

- Le fait pour un fournisseur de services de communications électroniques de ne pas procéder à la notification d'une violation de données à caractère personnel à la Commission nationale de l'informatique et des libertés ou à l'intéressé, en méconnaissance des dispositions du II de l'article 34 bis de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978.
- Le fait de collecter des données à caractère personnel par un moyen frauduleux, déloyal ou illicite.
- Le fait de procéder à un traitement de données à caractère personnel concernant une personne physique malgré l'opposition de cette personne, lorsque ce traitement répond à des fins de prospection, notamment commerciale, ou lorsque cette opposition est fondée sur des motifs légitimes.
- Le fait, hors les cas prévus par la loi, de mettre ou de conserver en mémoire informatisée, sans le consentement exprès de l'intéressé, des données à caractère personnel qui, directement ou indirectement, font apparaître les origines raciales ou ethniques, les opinions politiques, philosophiques ou religieuses, ou les appartenances syndicales des personnes, ou qui sont relatives à la santé ou à l'orientation ou identité sexuelle.
- Le fait, hors les cas prévus par la loi, de mettre ou de conserver en mémoire informatisée des données à caractère personnel concernant des infractions, des condamnations ou des mesures de sûreté.
- Le fait, par toute personne qui a recueilli, à l'occasion de leur enregistrement, de leur classement, de leur transmission ou d'une autre forme de traitement, des données à caractère personnel dont la divulgation aurait pour effet de porter atteinte à la considération de l'intéressé ou à l'intimité de sa vie privée, de porter, sans autorisation de l'intéressé, ces données à la connaissance d'un tiers qui n'a pas qualité pour les recevoir.
- Le fait, hors les cas prévus par la loi, de procéder ou de faire procéder à un transfert de données à caractère personnel faisant l'objet ou destinées à faire l'objet d'un traitement vers un Etat n'appartenant pas à la Communauté européenne en violation des mesures prises par la Commission des Communautés européennes ou par la Commission nationale de l'informatique et des libertés.

## Perspectives d'évolution et commentaires

### QUELLES ÉVOLUTIONS PRÉVISIBLES DE LA RÉGLEMENTATION « INFORMATIQUE ET LIBERTÉS » ?

La directive du 24 octobre 1995 est appelée à être remplacée par un règlement européen d'application directe dans l'ensemble des États membres de l'Union européenne.

La Commission européenne a rendu public un projet de règlement le 25 janvier 2012. Ce projet a été adopté en première lecture par le Parlement européen le 12 mars 2014.

Il devrait notamment permettre une meilleure harmonisation et renforcer l'effectivité des règles de protection des données personnelles. Le règlement devrait également réduire les formalités pesant sur les entreprises et faciliter la circulation des données dans l'Union européenne.

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

+  
info





## Sources juridiques (lois, règlements, jurisprudences, ...)

### Code des transports :

- Article L.1231-8
- Articles L.1231-12 et suivants

### Code général des collectivités territoriales :

- Articles L.5721-2 et suivants

Loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal.

Arrêté du 26 juillet 2010 relatif à la création de l'Agence française pour l'information multimodale et la billettique (NOR : DEVT1015758A).

## Définition

L'article L.1231-8 du code des transports rend obligatoire la création d'un « service d'information, consacré à l'ensemble des modes de transports et à leur combinaison, à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat, les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transports ».

Aucun texte ne donne de définition juridique plus précise d'un système d'information multimodale (SIM).

Selon le GART, « un service d'information multimodale permet à l'usager des transports collectifs de connaître, via un site web ou une application mobile, les solutions de mobilité disponibles sur un territoire donné » (L'information multimodale, Enjeux et perspectives, Les Cahiers du GART, 2012, p.V).

Concrètement, les différents types de SIM suivent l'architecture suivante :

- A la source du système, il existe de multiples producteurs de données ou de contenus : AOTU, SNCF, exploitants...
- Ces données sont collectées, agrégées et reformatées par le SIM qui procède ensuite à une rediffusion.
- En aval, les informations du SIM font l'objet d'une diffusion multicanal : information directe des usagers dans le réseau des transports, site internet, applications mobiles...

## Création, organisation, mise en œuvre

### QUI EST COMPÉTENT POUR CRÉER UN SIM ?

L'article L.1231-8 du Code des transports fait peser l'obligation de créer un SIM sur « les autorités organisatrices de transport public de personnes » compétentes sur les « périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 221-2 du code de l'environnement ou recoupant celles-ci ».

Dans un premier temps, les démarches ont été engagées au niveau local par les autorités organisatrices des transports urbains et se sont centrées sur le concept de « centrale de mobilité » mis en place par les opérateurs et par les sites d'information des principaux exploitants.

Ces dernières années, les SIM ont plutôt tendance à se développer au niveau régional.

Il est enfin à noter que l'obligation édictée par l'article L.1231-8 du code des transports n'est assortie d'aucune sanction.

### COMMENT S'ORGANISE LA COOPÉRATION ENTRE AOT ?

Par définition, l'information multimodale ne peut être produite qu'à plusieurs

## Création, organisation, mise en œuvre

et nécessite donc une bonne coordination entre les différentes autorités organisatrices de transport.

Cette coordination peut être souple, à l'image du Comité de coordination créé en Alsace.

Elle peut également prendre une forme institutionnalisée, comme un syndicat mixte dit « loi SRU », au sens de l'article L.1231-12 du code des transports (par exemple le SMTO dans l'Oise).

### QUELLE STRATÉGIE S'ORGANISE AU NIVEAU NATIONAL ?

Un arrêté en date du 26 juillet 2010 crée l'Agence française pour l'information multimodale et la billettique (AFIMB), un service à compétence nationale du Ministère de l'Ecologie, ayant « pour objet de proposer et de mettre en œuvre, au plan national, un schéma d'organisation des systèmes et services d'information multimodale, à l'intention des usagers, et de billettique permettant d'assurer l'harmonisation et la continuité de ces services.

Cette mission comporte, en particulier, les actions suivantes :

- Encourager l'application des dispositions de la loi du 30 décembre 1982 susvisée relatives au développement de l'information sur le système de transport, et en particulier de son article 27-1 ;
- Définir l'interopérabilité et la mettre en œuvre, notamment par le soutien aux actions de normalisation et par la diffusion de guides pédagogiques et de documents d'information ;
- Mettre les systèmes d'information multimodale en réseau en liaison avec les collectivités territoriales volontaires ;
- Promouvoir l'information multimodale et la billettique interopérables par des actions de sensibilisation et de communication ;
- Valoriser les travaux labellisés par la plate-forme de recherche et d'expérimentation pour le développement de l'information multimodale ».

A défaut de la création d'un SIM national, l'AFIMB travaille sur une mise en réseau des SIM existants sur la base du volontariat.

Il est à noter que la commission européenne souhaite quant à elle promouvoir la mise en œuvre de SIM à l'échelle européenne. Dans cette optique, elle a lancé plusieurs programmes et appels à projets, dont le projet START, créé en 2009, destiné à faciliter les déplacements en transports collectifs à travers les régions de l'espace atlantique..

## Fonctionnement

### QUEL MONTAGE CONTRACTUEL PEUT ÊTRE RETENU ?

La mise en place des SIM donne généralement lieu à la passation de marchés publics qui sont des « contrats conclus à titre onéreux entre les pouvoirs adjudicateurs définis à l'article 2 et des opérateurs économiques publics ou privés, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services » (article 1 du Code des marchés publics).

Certaines autorités organisatrices font néanmoins le choix du contrat de partenariat régi par les articles L.1414-1 et suivants du code général des collectivités territoriales (CGCT). Il s'agit d'un « contrat administratif par lequel une collectivité territoriale ou un établissement public local confie à un tiers, pour une période déterminée en fonction de la durée d'amortissement des investissements ou des modalités de financement retenues, une mission globale ayant pour objet la construction ou la transformation, l'entretien, la maintenance, l'exploitation ou la gestion d'ouvrages, d'équipements ou de biens immatériels nécessaires au service public, ainsi que tout ou partie de leur

## Fonctionnement

*financement à l'exception de toute participation au capital* » (article L.1414-1 du CGCT). Le recours à ce contrat doit être justifié par le caractère d'urgence ou de complexité du projet concerné.

A titre d'exemple, le Syndicat mixte des transports collectifs de l'Oise (SMTCO) a eu recours au contrat de partenariat afin de mettre en place « SISMO », un système intégré de services à la mobilité. Cette centrale unique d'information et de réservation couvre l'ensemble des modes de déplacement qu'ils soient publics (TER, bus, cars, transport à la demande) ou privés (covoiturage, taxis). Elle est combinée à une billettique unifiée à l'échelle du département et à un observatoire de la mobilité. La couverture du système dépasse donc le cadre d'un simple SIM, complexité qui a probablement justifié le recours par le Syndicat à un contrat de partenariat.

Enfin, sur ce point, il convient de noter que la Mission d'appui aux contrats de partenariat a publié un Guide pour l'achat de systèmes ou de composants de billettique interopérable ([http://www.economie.gouv.fr/files/directions\\_services/ppp/guide\\_billettique.pdf](http://www.economie.gouv.fr/files/directions_services/ppp/guide_billettique.pdf)).

### LES DONNÉES ISSUES DU SIM PEUVENT-ELLES ÊTRE RÉUTILISÉES ?

En 2011, la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA) a été saisie par l'AFIMB d'une demande de conseil sur les conditions dans lesquelles les informations collectées dans le cadre d'un SIM pouvaient être réutilisées (CADA, Conseil n°20104559, séance du 17 février 2011).

Selon la CADA, la mission dévolue aux autorités organisatrices des transports par l'article L.1231-8 du code des transports se rattache aux compétences qui incombent à ces autorités en matière d'organisation du transport public de personnes. Elle présente ainsi le caractère d'une mission de service public administratif, à la différence de l'exécution même du service de transport public de personnes qui est un service public industriel et commercial (article L.1221-3 du code des transports).

Cette qualification de service public administratif signifie que les données collectées dans le cadre du SIM présentent le caractère d'informations publiques au sens du chapitre II du titre Ier de la loi du 17 juillet 1978. Elles ne peuvent donc être réutilisées que dans les conditions posées par les articles 10 et suivants de la loi du 17 juillet 1978. Constitue une réutilisation au sens de cette loi, toute utilisation d'informations « à d'autres fins que celle de la mission de service public pour les besoins de laquelle les documents dans lesquelles elles figurent ont été produit ou reçus ».

La CADA précise cette utilisation à « d'autres fins » s'entend en matière de SIM par une utilisation commerciale des données ou d'un « traitement adapté de ces données à des finalités distinctes de l'aide à la décision des usagers entre les différents modes de transports à l'intérieur et au départ ou à destination du périmètre de transports urbains relevant de l'autorité qui les a produites ou reçues ».

Etant soumise aux conditions posées par le chapitre II du titre Ier de la loi du 17 juillet 1978, la réutilisation requiert notamment les conditions suivantes :

- Sauf accord de l'administration, la réutilisation des informations publiques est soumise à la condition que ces dernières ne soient pas altérées, que leur sens ne soit pas dénaturé, et que leurs sources et la date de leur dernière mise à jour soient mentionnées (article 12) ;
- Les informations comportant des données à caractère personnel peuvent faire l'objet d'une réutilisation soit lorsque la personne intéressée y a consenti, soit si l'autorité détentrice est en mesure de les

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

**+**  
info



Observatoire régional des Transports et de la Logistique  
d'Alsace - [www.ortal.eu](http://www.ortal.eu)

## Fonctionnement

rendre anonymes ; la réutilisation de ces informations est subordonnée au respect des dispositions de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés (article 13) [voir fiche « protection des données »]

Conformément à la loi de 1978, cette réutilisation peut donner lieu au paiement d'une redevance et être subordonnée également à la délivrance d'une licence qui en fixe les conditions et peut y apporter, pour des motifs d'intérêt général et de manière proportionnée, des restrictions n'ayant ni pour objet ni pour effet de retreindre la concurrence [Voir fiche « open data »].

Enfin, la CADA a eu l'occasion de préciser que la loi « Informatique et Libertés » ne s'applique pas aux échanges d'informations entre les autorités organisatrices et les délégataires dans le cadre de leur mission de service public et à la réutilisation d'informations publiques « aux mêmes fins ».

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS



+  
info



## Sources juridiques (lois, règlements, jurisprudences, ...)

Code des transports, tel que modifié par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, dite loi MAPAM :

- Articles L.3121-1 à L.3121-12

- Articles L.3123-1 à L.3123-3.

Décret n°95-935 du 17 août 1995 portant application de la loi n° 95-66 du 20 janvier 1995 relative à l'accès à l'activité de conducteur et à la profession d'exploitant de taxi.

Décret n°87-238 du 6 avril 1987 réglementant les tarifs des courses de taxi.

Arrêté du 20 décembre 2010 relatif aux tarifs des courses de taxi.

Décret n° 2010-1223 du 11 octobre 2010 relatif au transport public de personnes avec conducteur.

## Véhicules

Véhicule de catégorie M1 au sens de l'article R.311-1 du code de la route. Le véhicule doit comprendre les équipements suivants :

1° Un compteur horokilométrique homologué, dit *taximètre*, conforme aux prescriptions du décret n° 2006-447 du 12 avril 2006 relatif à la mise sur le marché et à la mise en service de certains instruments de mesure et permettant l'édition automatisée d'un ticket comportant les mentions prévues par arrêté du ministre chargé de l'économie, notamment en vue de porter à la connaissance du client les composantes du prix de la course ;

2° Un dispositif extérieur lumineux portant la mention « taxi », dont les caractéristiques sont fixées par le ministre chargé de l'industrie, qui s'illumine en vert lorsque le taxi est libre et en rouge lorsque celui-ci est en charge ou réservé ;

3° L'indication de la commune ou du service commun de taxis de rattachement, ainsi que du numéro de l'autorisation de stationnement, sous forme d'une plaque fixée au véhicule et visible de l'extérieur ;

4° Sauf à ce que le compteur horokilométrique en remplisse la fonction, un appareil horodateur homologué, fixé au véhicule, permettant, lorsqu'une durée maximale d'utilisation du taxi est prescrite par l'autorité compétente, d'enregistrer les heures de début et de fin de service du conducteur (décret du 17 août 1995, article 1)

## Définition

Les taxis sont des véhicules automobiles comportant, outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum, munis d'équipements spéciaux et dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique, en attente de la clientèle, afin d'effectuer, à la demande de celle-ci et à titre onéreux, le transport particulier des personnes et de leurs bagages (code des transports, article L.3121-1).

La notion de taxi partagé n'est pas juridique mais désigne un nouveau mode d'utilisation de ce moyen de transport qui consiste à effectuer le trajet choisi accompagné d'un autre client, à charge de partager le prix de la course.



## Création, organisation, mise en œuvre

### COMMENT EST ORGANISÉE LA MISE EN RELATION ENTRE LES CLIENTS DU TAXI PARTAGÉ ?

La mise en relation des utilisateurs potentiels d'un même taxi est organisée selon deux grands modèles :

- Soit directement via la compagnie de taxis, dont certaines proposent directement sur leur site internet ou application de réserver un taxi partagé ;
- Soit via des plateformes indépendantes, dont les exploitants facturent une commission aux utilisateurs.

### QUEL RÔLE UNE PERSONNE PUBLIQUE EST-ELLE SUSCEPTIBLE DE JOUER DANS LA MISE EN ŒUVRE DE CE MOYEN DE TRANSPORT ?

Les autorités organisatrices des transports urbains n'ont aucune compétence spécifique en la matière.

L'intervention d'une collectivité territoriale pourrait néanmoins se justifier par l'objectif de réduction des gaz à effet de serre.

Cette intervention pourrait consister en des actions de communication pour faire connaître ce type de service.

En revanche, la licéité de la création d'une plateforme permettant aux utilisateurs d'entrer en relation suscite plus d'interrogations, notamment quant à la condition de carence de l'initiative privée.

La problématique juridique est assez proche de celle existant aujourd'hui en matière de covoiturage, à la différence près que le conducteur du véhicule en covoiturage est non professionnel, alors que l'activité de taxis est purement commerciale et déjà organisée par les professionnels.

## Fonctionnement

### LE NOMBRE DE CLIENTS FAIT-IL VARIER LE PRIX DE LA COURSE ?

L'activité de taxi fait l'objet d'une tarification à la course et non en fonction du nombre de passagers.

Le tarif de la course comprend :

- Un prix maximum de prise en charge ;
- Un prix maximum du kilomètre parcouru.

Si la montée d'un autre client pendant la course est susceptible d'entraîner la facturation d'une nouvelle prise en charge, voire la facturation de kilomètres supplémentaires si un détour est nécessaire, le partage du taxi doit aboutir à diminuer le prix de la course entre les clients, et non à un quelconque enchérissement.

### QUELLE EST LA DIFFÉRENCE AVEC LE COVOITURAGE ?

Le covoiturage est défini comme l'utilisation en commun d'une voiture particulière dont le conducteur est non professionnel.

Le taxi partagé se rapproche du covoiturage en ce qu'il s'agit dans les deux cas de mutualiser l'utilisation d'un véhicule.

Cependant, le chauffeur de taxi est nécessairement un conducteur professionnel, salarié ou locataire d'un exploitant d'une autorisation de stationnement au sens de l'article L.3121-1 du code des transports, ou lui-même titulaire de cette autorisation (artisan taxi).

De plus, le prix d'une course de taxi constitue la rémunération d'une prestation de service et non un dédommagement comme en matière de covoiturage. Il n'est pas librement fixé avec le conducteur mais selon un arrêté préfectoral pris chaque année (décret du 6 avril 1987, article 3).



## Perspectives d'évolution et commentaires

La loi MAPAM ne fait aucune référence à la notion de taxis partagés. La possibilité offerte aux autorités organisatrices de la mobilité urbaine de créer des plateformes de mise en relation est limitée au covoiturage, défini comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur non professionnel (nouvel article L. 1231-15 du code des transports). A noter que la loi MAPAM a créé une police spéciale de la délivrance des autorisations de stationnement aux exploitants de taxi. Lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de voirie, cette police spéciale est automatiquement transférée.

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

**+**  
info





## Notions voisines

*Vélos en libre service, location de vélos.*

## Sources juridiques (lois, règlements, jurisprudences, ...)

**Code des transports tel que modifié par la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite « loi MAPAM » :**

- Article L. 1231-1 (autorités organisatrices de la mobilité urbaine)
- Article L. 1231-16 (location de bicyclettes)

**Code civil :**

- Articles 1709 et suivants.

**Code général des collectivités territoriales, tel que modifié par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, portant engagement national pour l'environnement :**

- Articles L.5214-16-2, L.5215-20, L.5215-20-1, L.5216-5.

**Code du Travail :**

- Articles L. 3261-2 et R. 3261-1 et suivants.

**CE, 11 juillet 2008, n°312354, Société Jean-Claude Decaux.**

## Véhicules

Cycles, au sens de l'article R.311-1 du code de la route.

## Définition

La notion de vélo partagé n'est pas juridique mais issue de la pratique des nouvelles formes de mobilité. Elle recouvre deux principaux services que sont la location classique de vélos et les vélos en libre service, apparus plus récemment.

La location de vélos est un contrat de louage de choses défini par le code civil comme le contrat par lequel l'une des parties s'oblige à faire jouir l'autre d'une chose pendant un certain temps, et moyennant un certain prix que celle-ci s'oblige de lui payer.

La location de vélos peut être de courte, moyenne ou de longue durée.

Le terme de « vélos en libre-service » n'est pas défini juridiquement. En pratique, il s'agit d'un service de mobilité consistant à mettre des vélos à la disposition directe du public, gratuitement ou non, généralement grâce à une borne informatisée accessible en permanence.

## Création, organisation, mise en œuvre

### LA LOCATION DE VÉLOS FAIT-ELLE L'OBJET D'UNE RÉGLEMENTATION D'ENSEMBLE SPÉCIFIQUE ?

Non, il n'existe aucune réglementation spécifique, la location relevant des dispositions du code civil relatives au louage de choses.

### UNE COLLECTIVITÉ PUBLIQUE PEUT-ELLE PRENDRE DES VÉLOS EN LOCATION ?

Une collectivité peut envisager de prendre des vélos en location pour satisfaire à ses propres besoins selon une procédure de marché public (par exemple pour une manifestation ponctuelle).

Lorsqu'une collectivité entend mettre des vélos à disposition de ses agents pour leurs déplacements (comme par exemple les Vélos de service de la

## Création, organisation, mise en œuvre

Ville de Grenoble), elle peut également envisager de recourir à un service de location.

### **UNE COLLECTIVITÉ PUBLIQUE PEUT-ELLE DONNER DES VÉLOS EN LOCATION ?**

La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 dite loi MAPAM a transformé les autorités organisatrices des transports urbains en autorités organisatrices de la mobilité urbaine qui ont notamment pour mission de concourir au développement « des modes de déplacement terrestres non motorisés » (article 12). Un nouvel article L.1231-16 a été inséré au sein du code des transports : « *En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités [organisatrices de la mobilité] peuvent organiser un service public de location de bicyclettes. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L.1421-1* ».

Ces dispositions permettent donc aux autorités organisatrices de la mobilité urbaine de créer, sous certaines conditions, un service public de location de bicyclettes.

Elles viennent ainsi compléter les dispositions déjà insérées dans le code général des collectivités territoriales permettant la mise en place de vélos en libre-service (cf. ci-après). L'intervention publique est sécurisée dans toutes les variantes du vélo partagé.

Par ailleurs, la loi MAPAM a modifié l'article L. 2333-68 du code général des collectivités territoriales : désormais, le versement transport pourra être affecté à des opérations « *concourant au développement des modes de déplacement non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur* ».

La location de bicyclette pourra ainsi, au même titre que les transports publics urbains, être financée par le versement transport perçu par les autorités organisatrices de la mobilité urbaine.

### **LA MISE À DISPOSITION DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE FAIT-ELLE L'OBJET D'UNE RÉGLEMENTATION D'ENSEMBLE SPÉCIFIQUE ?**

Non, les dispositions applicables sont réparties dans plusieurs réglementations (mobilier urbain, code de la route...).

### **QUI PEUT ORGANISER UN SERVICE DE MISE À DISPOSITION DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE ?**

Un service de mise à disposition peut être à l'initiative de collectivités publiques, le plus souvent des communes et des établissements publics de coopération intercommunale (code général des collectivités territoriales, articles L.5214-16-2, L.5215-20, L.5215-20-1, L.5216-5).

En pratique, les services de mise à disposition de vélos en libre-service sont presque toujours organisés par une collectivité territoriale, mais celles-ci n'ont pas d'exclusivité en la matière, qui reste ouverte à l'initiative privée, sous réserve du respect de la réglementation en vigueur (normes techniques des véhicules, autorisation d'occupation du domaine public le cas échéant...).

### **QUI PEUT EXPLOITER UN SERVICE DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE ?**

Toute personne, publique ou privée, physique ou morale, peut en principe

Fiche réalisée par



## Création, organisation, mise en œuvre

exploiter un service de vélos en libre-service, sous réserve du respect de la réglementation en vigueur (normes techniques des véhicules, autorisation d'occupation du domaine public le cas échéant...)

En pratique, les services de mise à disposition de vélos sont exploités par les opérateurs de mobilier urbain ou les opérateurs de transport public.

### QUEL EST LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉS ?

Les responsabilités suivent les règles de droit commun. Les utilisateurs conducteurs des véhicules engagent leur responsabilité civile personnelle en cas de faute personnelle. L'exploitant peut également être responsable, par exemple en cas de défaillance du matériel.

## Fonctionnement

### QUELS SONT LES PRINCIPES GÉNÉRAUX DE LA LOCATION DE VÉLOS ?

Dans le cas de location courte durée, l'utilisateur prend possession du vélo chez le loueur ou à un point indiqué par lui, pour le rendre à l'issue de son déplacement au même point ou à un autre point préalablement convenu. Dans le cas d'une location longue durée, l'utilisateur prend possession du vélo chez le loueur ou à un point indiqué par lui, l'utilise sur la période convenue pour ses déplacements et le conserve en dehors de son utilisation à l'endroit qu'il souhaite, sous sa responsabilité.

### SELON QUELLES MODALITÉS UNE COLLECTIVITÉ PEUT-ELLE ORGANISER LE FONCTIONNEMENT D'UN SERVICE DE LOCATION DE VÉLOS ?

Sous réserve d'un intérêt public local et d'une carence de l'initiative privée, une collectivité peut mettre en place un service de location de vélos sous la forme d'une régie ou en le confiant à un tiers par un contrat qui devra en principe faire l'objet d'une mise en concurrence préalable (marché public ou délégation de service public).

Une autorité organisatrice de transport peut également choisir d'intégrer ce service de mobilité dans le cadre d'un contrat ayant plus largement pour objet l'exploitation d'un réseau de transport.

### QUELS SONT LES PRINCIPES GÉNÉRAUX DE FONCTIONNEMENT DES VÉLOS EN LIBRE-SERVICE ?

Les vélos sont généralement placés dans des stations fixes réparties sur le territoire communal ou intercommunal. Le public, préenregistré (abonnement) ou non, suivant les caractéristiques des services, peut y accéder à tout moment, gratuitement ou suivant un tarif fixé à l'avance. L'utilisateur décroche le vélo de la station et le replace dans la même station ou dans n'importe quelle autre station à l'issue de son déplacement, selon les villes.

### SELON QUELLES MODALITÉS LES COLLECTIVITÉS PEUVENT-ELLES ORGANISER LE FONCTIONNEMENT D'UN SERVICE DE MISE À DISPOSITION DE VÉLOS EN LIBRE-SERVICE ?

Les collectivités peuvent exploiter cette activité en régie ou en marché public.

La mise à disposition de vélos en libre-service est fréquemment intégrée au contrat de mobilier urbain liant la collectivité à un opérateur privé. Ce dernier



ORTAL

Observatoire régional  
des transports et  
de la logistique d'Alsace

## Le vélo partagé

4/4

La réglementation

### Fonctionnement

fournit les vélos, les stations, la gestion du système et la maintenance de l'ensemble moyennant le droit d'utiliser les vélos et / ou les stations et / ou d'autre mobilier urbain comme support de publicité.

L'exploitation de vélos en libre-service peut également être intégrée dans un contrat d'exploitation du réseau de transport public urbain, consistant le plus souvent en un contrat de délégation de service public. Dans ce cas, les caractéristiques du service (tarification et emplacement des stations notamment) s'articulent plus aisément avec l'offre de transport collectif du réseau. Les collectivités territoriales pourraient également envisager de recourir à une société publique locale, le cas échéant sans se voir imposer d'obligations en matière de publicité et de mise en concurrence.

#### **SI UN SALARIÉ UTILISE CHAQUE JOUR LE VÉLO EN LIBRE SERVICE POUR ALLER AU TRAVAIL, PEUT-IL ÊTRE REMBOURSÉ PAR SON EMPLOYEUR COMME UN UTILISATEUR DE TRANSPORT EN COMMUN ?**

Oui, dans la même proportion que les abonnements de transport en commun, lorsque les utilisateurs l'utilisent pour aller au travail (code du travail, articles L. 3261-2 et R.3261-1 et suivants).

Fiche réalisée par



BENESTY TAITHE PANASSAC  
CABINET D'AVOCATS

+  
info



Observatoire régional des Transports et de la Logistique  
d'Alsace - [www.ortal.eu](http://www.ortal.eu)