



ALEXANDRA ADERNO,
avocate,
cabinet Seban et associés

Mobilités actives

Les mobilités actives sont définies comme l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée.

Mise en commun

L'autopartage est la mise en commun d'un ou de plusieurs véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par le gestionnaire des véhicules.

Zones peu denses

Bien que revêtant un enjeu majeur du développement, les zones peu denses (dépourvues de toute offre de transport public ou de mobilité significative) n'ont pas été définies par la loi.

non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur. La façon dont les AOM pouvaient ainsi concourir au développement de modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés de véhicules terrestres à moteur était définie aux articles L.1231-14 et suivants du code de transport en fonction de l'activité de transport concernée.

S'agissant de l'autopartage, le concours des AOM se limitait à la délivrance d'un label «autopartage» aux véhicules affectés à cette activité au regard des caractéristiques techniques des véhicules qu'elles avaient fixées en amont (6). Ce concours pouvait aussi consister en la création d'un service public d'autopartage, mais seulement en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée.

Pour le covoiturage, les AOM concourent à son essor, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, en établissant un schéma de développement des aires de covoiturage destinées à faciliter cette pratique.

En outre, seulement en cas de carence de l'initiative privée (7), les AOM, seules ou conjointement avec d'autres collectivités territoriales ou groupements de collectivités intéressés, pouvaient mettre à disposition du public des plateformes dématé-

rialisées de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers, mais aussi créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage au regard des critères d'attribution définis (8).

Enfin, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les AOM pouvaient organiser un service public de

location de bicyclettes (9). Partant, et contrairement à une idée fautive largement répandue, les AOM n'avaient pas la compétence, par principe, pour organiser des services de mobilité active et d'usages partagés de véhicules terrestres à moteur, à l'exception du service public d'autopartage et du service public de location de bicyclettes, par exception, dans le cas stricte-

Mobilités (4/5)

Le déploiement de nouvelles solutions pour se déplacer

Si l'expression de «mobilité partagée» a été couramment utilisée ces dernières années, il n'en demeure pas moins qu'aucune définition légale n'avait encore été donnée. Les assises de la mobilité (1) ont apporté un début de définition en indiquant que les services de mobilité partagée regroupent tous les usages partagés de véhicules terrestres à moteur tels que le covoiturage, l'autopartage, les véhicules en libre-service ou encore le prêt de véhicules organisé par des acteurs publics ou privés. Ainsi, la mobilité partagée se distingue du transport collectif et du transport public particulier de personnes.

Quoi qu'il en soit, la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a abandonné cette expression pour lui préférer celles de mobilité active et d'usages partagés des véhicules terrestres à moteur (2), dont elle propose des définitions. En effet, les mobilités actives sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance moto-

risée, tels que, par exemple, la marche à pied et le vélo (3). En revanche, les usages partagés de véhicules terrestres à moteur ne sont pas définis à proprement parler, mais une section dédiée du code des transports détaille les différents services qui sont intégrés dans ces usages, tels que le covoiturage ou encore l'autopartage (4). Ainsi, la consécration légale de ces services permet de mieux envisager les modalités de mise en œuvre de ces modes de transport par les autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

INTERVENTION DES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE LA MOBILITÉ

L'article L. 1231-1 du code des transports, tel que modifié par la loi dite «Notre» (5) et en vigueur avant l'adoption de la LOM, permettait aux AOM de concourir au développement des modes de déplacement terrestres



En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, les autorités organisatrices de mobilité (AOM) pouvaient organiser un service public de location de bicyclettes.

ment évoqué de l'inexistence, l'insuffisance ou l'inadaptation de l'offre privée. Or l'article L.1231-1-1 du code des transports (10) confie désormais aux AOM la compétence, notamment, d'organiser des services relatifs aux mobilités actives et aux usages partagés de véhicules terrestres à moteur ou de contribuer à leur développement. Notons que la formulation de cette disposition semble laisser entendre que l'AOM doit choisir entre l'organisation de ces services et la contribution à leurs développements.

Dès lors, cela suppose que si des services privés de mobilité active existent sur une portion du territoire de l'AOM, cette dernière pourra organiser un service identique sur une autre portion du territoire sans pour autant contribuer au développement des services privés existants. Une telle lecture paraît particulièrement restrictive compte tenu de la logique annoncée de développer les services de mobilité active, mais elle pourrait s'avérer exacte au regard des pratiques économiques et concurrentielles poursuivies.

MISE EN PLACE DES SERVICES DE MOBILITÉS ACTIVES ET DES USAGES PARTAGÉS

S'il semble ressortir de l'article L.1231-1-1 du code des transports que les AOM peuvent, sans restriction, organiser des services relatifs aux usages partagés de véhicules terrestres à moteur, il n'en demeure pas moins que cette disposition doit toujours être combinée avec celle des articles L.1231-14 et suivants du code des transports s'agissant de la mise en œuvre de ces services. Or cette lecture combinée laisse apparaître que l'organisation des services relatifs aux mobilités actives et aux usages partagés de véhicules terrestres à moteur est en réalité limitée.

En ce qui concerne l'autopartage, l'article L.1231-14 du code des transports prévoit toujours que la création d'un service public d'autopartage est subordonnée à l'inexistence, l'insuffisance ou l'inadaptation de l'offre privée. S'agissant du covoiturage, l'article L.1231-15 du code des transports dispose désormais que les AOM peuvent mettre à disposition du public des solutions de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers. A cet égard, la LOM a élargi les pos-

RÉFÉRENCE

Loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM).

sibilités d'actions des AOM qui ne sont plus contraintes de se limiter à la mise à disposition du public de plateformes dématérialisées de covoiturage mais qui peuvent envisager de mettre en œuvre toutes solutions qu'elles jugent opportunes et adaptées à leur territoire.

Néanmoins, cette mise en œuvre est toujours circonscrite par la démonstration de l'inexistence, de l'insuffisance ou de l'inadaptation de l'offre privée. Il en va de même de l'organisation d'un service public de location de bicyclettes. En revanche, l'organisation des autres services relatifs aux mobilités actives, si elle doit nécessairement être justifiée par un intérêt public local, n'est pas expressément encadrée par la démonstration d'une carence de l'initiative privée (11).

Ainsi, l'organisation de ces services par les AOM demeure limitée au regard des services privés déjà proposés sur leurs territoires. Or la question de l'organisation de ces services revêt un enjeu majeur s'agissant des zones peu denses où le développement de ces usages peut apparaître comme une solution pour désenclaver économiquement et socialement ces territoires. C'est d'ailleurs dans ce cadre que l'article 33 du projet de LOM, adopté en dernière lecture par l'Assemblée nationale, autorisait le gouvernement à prendre, par voie d'ordonnance, toute mesure à titre expérimental visant à tester dans les territoires peu denses, afin de réduire les fractures territoriales et sociales, des solutions nouvelles de transport routier de personnes.

Cependant, le Conseil constitutionnel (12) a déclaré contraire à la Constitution cette disposition au motif qu'elle ne définissait pas suffisamment précisément le domaine et les finalités des mesures expérimentales qui auraient pu être mises en place dans ces zones. Désormais, si aucune mesure spécifique ne concerne plus les zones peu denses dans la LOM, il n'en demeure pas moins que les AOM pourraient mettre en place des services relatifs aux mobilités

actives et aux usages partagés de véhicules terrestres à moteur dans ces territoires afin d'améliorer leur desserte. Dans ce cas, les AOM n'auraient pas de difficulté à démontrer la carence de l'initiative privée, qui pourra, en revanche, être nettement plus présente dans les zones urbanisées de leur ressort territorial.

A défaut d'organiser ces services et d'assurer leur exploitation de façon intégrée (13), semi-intégrée (14) ou externalisée (15), les AOM pourront toujours contribuer à leur développement. A ce titre, si la grande nouveauté de la LOM est de permettre l'essor du covoiturage à travers l'incitation financière des AOM au profit des conducteurs, il conviendra encore de déterminer le cadre juridique dans lequel cette participation pourra s'inscrire.

En effet, on conçoit difficilement que l'intervention des AOM ne soit pas précisément définie dans un cadre contractuel de partenariat ou qui définit les objectifs et les moyens de chacun. Mais il apparaît particulièrement délicat d'éviter la requalification d'un service conventionné de covoiturage en transport à la demande organisé par l'AOM. ▣

(1) Assises de la mobilité 2017, « Synthèse de l'atelier thématique mobilités plus solidaires, réduire les fractures sociales et territoriales », décembre 2017.

(2) Code des transports, art. L.1231-1-1.

(3) Code des transports, art. L.1271-1.

(4) Section IV du Titre III du Livre II de la 1^{re} partie du code des transports.

(5) Loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

(6) Article L.1231-14 du code des transports tel que modifié par la loi « Maptam » du 27 janvier 2014.

(7) Cette carence se matérialisant par l'inexistence, l'insuffisance ou l'inadaptation de l'offre privée.

(8) Code des transports, art. L.1231-15.

(9) Code des transports, art. L.1231-16.

(10) Créé par l'article 8 de la LOM.

(11) Carence de l'initiative privée qui se matérialise par l'inexistence, l'insuffisance ou l'inadaptation de l'offre privée au sens du code des transports.

(12) Cons. constit., 20 décembre 2019, DC n° 2019-794.

(13) Régie.

(14) Société publique locale et société d'économie mixte.

(15) Marché public, concession.

DÉJÀ PARUS

« La nouvelle répartition des compétences entre autorités organisatrices », « La Gazette » du 10 février, p. 52-54 ; « Les sources de financement après la LOM », « La Gazette » du 17 février, p. 52-53 ; « L'ouverture des données des services de transport et l'encadrement du MaaS », « La Gazette » du 24 février, p. 54-55.

À PARAÎTRE

« Vers des déplacements plus propres ».