

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre : La définition juridique du covoiturage : élément d'incitation à la pratique de mobilité partagée

Auteur :

Iolande VINGIANO-VIRICEL, Docteur en droit, Responsable des activités de recherches juridiques, Codirectrice du CESU « Aspects juridiques des véhicules autonomes » (Aix-Marseille Université), VEDECOM.

Nicolas Rodriguez, Doctorant en droit, Aix-Marseille Université - VEDECOM

Mots-clés : Covoiturage, mesure incitative, mobilité partagée

Résumé : 1.- Le covoiturage un avantage économique et écologique. Descendant direct de l'autostop, célèbre pratique qui mélange altruisme et entraide, le covoiturage est né dans les années 1950, en Allemagne, au sein de milieux associatifs tels que Mitfahzentrale dans son pays d'origine, Taxistop en Belgique ou encore Allostop en France. Cette pratique ne tarda pas à se populariser afin de concilier un déplacement rapide au coût le plus bas. En effet, la pratique du covoiturage permet de répondre non seulement à des objectifs économiques mais également à un objectif écologique. En effet, la réunion d'un maximum de personnes au sein d'un même véhicule, permet le désengorgement du trafic routier et par voie de conséquence une réduction des différentes pollutions qui y sont liées.

2.- Une évolution contrastée de cette pratique. Cette pratique connut un réel engouement durant les années 80. Cependant différents obstacles bloquèrent son développement. Le premier fut la difficulté de mise en relation entre les différents acteurs : c'est-à-dire les passagers covoiturés et le conducteur covoitureur. Toutefois l'utilisation de plateforme numérique permettant la mise en relation entre covoitureur et covoituré, tel que blablacar ou idvroom, a permis de faciliter le développement de cette pratique. En 2014 ce n'est pas moins de 10 millions de personnes qui pratiquaient le covoiturage de manière régulière sur le territoire français. Cependant l'essor du covoiturage a été freiné par l'absence de cadre juridique. Par ailleurs, en l'absence de définition de la pratique du covoiturage, certains ont tenté de pratiquer l'activité de taxi par service de chauffeur privé, en arguant d'une pratique de covoiturage. Cette dérive se retrouva aussi bien sur le territoire québécois¹ que sur le territoire français². Par ailleurs, les études statistiques³ démontrent que la pratique du covoiturage s'intègre assez difficilement, notamment sur les trajets courtes distances. Or l'accroissement de la congestion dans les grandes villes nécessite que de nouvelles mesures soient prises pour inciter cette pratique. En France, certaines startups⁴ s'intéressent tout particulièrement à ce sujet et ambitionnent d'apporter une réponse adéquate afin de changer au maximum les habitudes de déplacement. **Les évolutions du statut juridique du covoiturage permettront-elles l'essor de la pratique ?**

¹ <http://www.droit-inc.com/article17760-Uber-un-recours-collectif-possible-contre-Quebec>

² Iolande Vingiano, « Non ! Uber pop ne propose pas un service de covoiturage », *Petites affiches*, n°258, p.6

³ Etude nationale sur le covoiturage de courte distance, LEVIERS D'ACTIONS, BENCHMARK ET EXPLOITATION DE L'ENQUETE NATIONALE TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS, INDDIGO S.A.S, Septembre 2015

⁴ La fabrique des mobilités : <http://lafabriquedesmobilites.fr/>

Mais si la mobilité partagée ne peut prospérer que par des mesures incitatives juridiquement encadrées (II) il faut avant tout définir juridiquement le covoiturage (I).

I – Une définition juridique du covoiturage

3.- Définitions tardives du covoiturage. Législateurs, français comme québécois, tardèrent à définir la notion de covoiturage. En France, une première définition, incomplète, du covoiturage a été posée par la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014⁵. Aujourd’hui le Code du transport dispose à l’article L.3132-1 alinéa 1, créé par la loi n°2015-992 du 17 août 2015, dispose que « *le covoiturage se définit comme l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte* ». Cette définition ne se semble pas vouée à évoluer. Si la prochaine loi d’organisation des mobilités pourrait enrichir le modèle du covoiturage, aucun bouleversement de la notion ne semble à l’ordre du jour. Cette vision étroite du covoiturage, par le droit français, est similaire à celle du droit québécois.

4.- Des approches similaires de la pratique du covoiturage. Plusieurs points communs subsistent entre ces deux définitions d’une même pratique, comme le critère de non lucrativité ou encore le choix de la destination par le conducteur du véhicule covoituré. Cependant, certaines différences subsistent également comme l’exigence d’un véhicule de promenade par le droit québécois⁶. La définition juridique du covoiturage est un élément essentiel pour permettre la mise en place de mesures incitatives qui poursuivent comme objectif d’améliorer la mobilité partagée.

II – Mesures incitatives juridiquement encadrées favorisant la mobilité partagée

5.- Un ensemble de mesures incitatives. L’efficacité des réformes incitatives dépend souvent d’un cadre juridique adapté. En matière de mobilité partagée, il semblerait que la modification des habitudes des transports soit favorisée par l’introduction de mesures incitatives. Si le covoiturage est une pratique qui s’est développée autour des activités de loisir, elle pourrait également permettre de désengorger certaines grandes villes saturées, par une mise en place du covoiturage pour les trajets domicile-travail, cette pratique étant actuellement assez peu développée. C’est pourquoi le législateur français a d’ores et déjà intégré cette incitation majeure consistant à faciliter la mise en place du covoiturage entre le domicile des salariés et leurs lieux de travail pour les entreprises d’au moins deux cent cinquante salariés⁷. Ensuite, le législateur fit une nouvelle fois confiance aux opérateurs privés en permettant aux sociétés concessionnaires d’autoroute de mettre en place des tarifs préférentiels pour les véhicules pratiquant le covoiturage⁸. Les personnes publiques sont aussi amenées à inciter les usagers voire à organiser d’eux-mêmes le service de covoiturage. Néanmoins, il subsiste des difficultés dans la mise en place de ces pratiques. En matière de donnée partagée, la preuve du covoiturage est aujourd’hui problématique. Élément central de toutes incitations, certain organisme essaye d’y apporter une réponse.⁹ Enfin, la Loi d’Organisation des Mobilités (L.O.M) complètera prochainement le cadre législatif notamment en prévoyant des dispositifs coercitifs

⁵ Loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l’action publique territoriale et d’affirmation des métropoles

⁶ S-6.01 - Loi concernant les services de transport par taxi disponible : <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/S-6.01>

⁷ Article L.1231-15 du Code du transport

⁸ Article L.122-4 du Code de la voirie routière

⁹ La fabrique des mobilités : <http://lafabriquedesmobilites.fr/>

sanctionnant des pratiques frauduleuses et en permettant la mise en place de voie réservée aux covoitureurs. Si cette disposition apparaît comme une innovation sur le territoire français, elle est déjà à l'œuvre sur le territoire québécois tout comme la possibilité de réserver des places de parking aux usagers du covoiturage¹⁰.

6.- Les limites. Si plusieurs mesures coercitives devraient être mises en place par la L.O.M, elles restent cependant insuffisantes. Par exemple, l'article R.417-11 du Code de la route, qui définit le stationnement gênant, n'envisage pas les questions relatives au covoiturage comme la sanction envers des usagers non covoitureurs utilisant des places de stationnement réservée au covoiturage. De plus, certaines incitations au covoiturage se confrontent à des obstacles ayant pour origine les éléments de définition de la notion. Le premier est celui de la non lucrativité du trajet de covoiturage. En effet, parmi les mesures incitatives examinées, il est envisagé d'accorder un avantage économique au conducteur covoitureur en plus de l'indemnité versée par les covoiturés. Dès lors, il pourrait être porté atteinte au principe de non lucrativité. Toute ces limites ne doivent cependant pas entraver son développement.

7.- Conclusion. La définition juridique du covoiturage apparaît essentielle pour le développement de cette nouvelle pratique de mobilité. Pour autant elle n'est pas suffisante. Les changements comportementaux, s'ils peuvent être influencés par les avancées juridiques, n'en sont pas pour autant liés. Aussi pour permettre l'incrémentation de ces nouvelles pratiques, les législateurs ont opté pour la mise en place de mesures incitatives, encadrées juridiquement. Néanmoins, les mesures coercitives sanctionnant les comportements frauduleux ne sont pas encore satisfaisantes. La question du traitement de la donnée de transport pourrait être une solution à exploiter.

¹⁰ T-12-Loi sur les transports disponible : <http://legisquebec.gouv.qc.ca/fr/ShowDoc/cs/T-12>