

PRO' MOBILITÉ

Améliorer
les déplacements,
optimiser l'activité



Le covoiturage

Cadre législatif et incitations réglementaires
à la date du 1^{er} mars 2016

Alors qu'il existait un certain flou sur la définition juridique du covoiturage, les récentes lois de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) et de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTE) viennent de combler ce vide.

Par ailleurs, ces textes et d'autres dispositions législatives récentes mettent en place un certain nombre d'incitations à la pratique du covoiturage.

Petit tour d'horizon de ces différentes avancées.

I. Définition juridique du covoiturage

L'article L. 3132-1 du code des transports définit le covoiturage 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. Leur mise en relation, à cette fin, peut être effectuée à titre onéreux* ».

Il y a donc covoiturage dès le partage d'un trajet entre un conducteur et un passager (on parle d'équipage de covoiturage).

Pour être considéré comme du covoiturage le trajet réalisé doit exister indépendamment de l'acte de covoiturage. Le covoiturage repose bien sur la logique d'optimisation du taux d'occupation du véhicule et non sur la création de nouveaux déplacements.

Sur le plan financier, l'acte de covoiturage ne doit pas être réalisé pour faire des bénéfices. En effet, comme le rappelle un arrêt de la Cour de Cassation (arrêt du 12 mars 2013 n°11-21.908) la participation financière des passagers, si elle existe, est **limitée au partage des coûts engendrés par la réalisation du trajet**.

Le barème des frais kilométriques permet de clarifier cette notion de partage des frais. En effet, ce barème, établi chaque année par la direction générale des finances publiques, officialise le coût de déplacement d'un salarié en véhicule particulier en fonction du nombre de kilomètres parcourus à titre professionnel (3 tranches) et la puissance fiscale du véhicule (5 tranches). Ainsi, pour une distance de 15 000 km par an réalisée avec un véhicule de 4CV, le coût est estimé par l'administration à environ 0,35 € par km parcouru. Dès lors, il y a partage de frais si le passager paye au conducteur moins de 0,35 € du km.





Dans le cas contraire, il s'agit d'activité à but lucratif sous couvert de covoiturage¹. Le conducteur se trouve dans l'illégalité, risque une condamnation pour pratique commerciale trompeuse, jusqu'à 3 ans de prison et 45 000 € d'amende.

La définition légale du covoiturage distingue bien le partage des frais des **coûts de la mise en relation**. En effet, les structures facilitant la rencontre entre les offres et les demandes de covoiturage peuvent prélever une commission sur les trajets réalisés grâce au service qu'elles proposent.

¹ A ne pas confondre avec les activités de véhicule avec chauffeur, type VTC, qui est une activité de transport régit par des règles particulières (assurances professionnelles, chauffeurs professionnels,...). Pour mémoire, les services type UberPop, sont interdits sur cette base.

II. Signalétique

Plusieurs signalétiques cohabitaient pour signaler les aires de covoiturage ou les emplacements réservés aux covoitureurs. L'arrêté du 8 janvier 2016 (NOR : INTS1529357A) publié au JO du 17 janvier 2016, met fin à cette pluralité en imposant le panneau ci-contre qui sera généralisé sous 3 ans.

	<p>M6k1 – Signale que l'arrêt ou le stationnement est réservé aux véhicules des usagers pratiquant le covoiturage.</p>
	<p>M6k2 – Signale que l'arrêt ou le stationnement n'est autorisé que pour les véhicules des usagers pratiquant le covoiturage.</p>
	<p>CE52 – Aires et/ou emplacements de stationnement aménagés pour la pratique du covoiturage</p>
	<p>ID39 – Covoiturage</p>

III. Covoiturage et responsabilité

La pratique du covoiturage ne fait pas l'objet de législation particulière en matière d'assurance automobile.

A. Pour le conducteur :

La loi Badinter du 05 juillet 1985 oblige tout conducteur à souscrire un contrat d'assurance auto qui comporte, au minimum, la responsabilité civile. Cette garantie couvre les partenaires de covoiturage, considérés comme des passagers ordinaires sauf s'ils ont commis une faute inexcusable, cause exclusive de l'accident. Pour covoiturer, aucune extension de garantie n'est donc nécessaire.

Cependant il est préférable que le conducteur se renseigne auprès de son assureur afin de connaître les modalités d'application des garanties lors du covoiturage. Certains contrats peuvent en effet contenir

des clauses restrictives dont il faut avoir connaissance pour ne pas s'exposer à un risque de non prise en charge en cas de sinistre (non prise en compte des trajets réguliers domicile - lieu de travail, clause de conduite exclusive,...).

B. Pour le (ou les) passager(s) :

En tant que passager, il est préférable de vérifier auprès du conducteur qu'il dispose bien de son permis de conduire et que le véhicule est assuré.

En cas d'accident corporel, les passagers sont pris en charge au titre de la garantie responsabilité civile du véhicule. Si le conducteur n'en a pas, un fonds de garantie automobile, le FGAO (*Fonds de Garantie des Assurances Obligatoires de dommages*), prend le relais.

Toutefois en cas de mauvais comportement ou de délit, la responsabilité délictuelle du passager peut être engagée.

C. Pour les structures favorisant la mise en relation

Les structures favorisant le rapprochement entre des conducteurs et des passagers notamment via un site de mise en relation ne sont pas responsables des éventuels incidents et accidents qui pourraient avoir lieu lors d'un trajet en covoiturage rendu possible grâce à ce service.

A noter, certaines plateformes de mise en relation proposent des garanties additionnelles en plus de l'assurance auto du conducteur dont les frais sont compris dans le coût de mise en relation.

D. Covoiturage et accident de travail

Selon l'article L. 411-2 du code de la sécurité sociale est considéré comme un accident du travail, « *l'accident survenu à un travailleur [...] pendant le trajet d'aller et de retour, entre la résidence principale [...] et le lieu du travail. Ce trajet peut ne pas être le plus direct lorsque le détour effectué est rendu nécessaire dans le cadre d'un covoiturage régulier [...].*

Dès lors, même en cas de détour, un accident survenu lors d'un acte de covoiturage dans le cadre des déplacements domicile – travail sera considéré comme un accident du travail et pris en charge en conséquence.

IV. Covoiturage et fiscalité

Dans le cadre de leur déclaration de revenu, les membres d'un équipage de covoiturage doivent inclure les sommes échangées dans le cadre du partage des frais s'ils retiennent la formule de déclaration aux frais réels.

Dans ce cas, et dans ce cas seulement, le conducteur devra soustraire les sommes reçues du montant déclaré et le passager pourra, quant à lui, les ajouter.

V. Incitations à la pratique

A. Incitations par le biais des entreprises

Via l'article L. 1231-15 du code des transports, « les entreprises d'au moins 250 salariés et les *collectivités territoriales facilitent, autant qu'il est possible, les solutions de covoiturage pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail de leurs salariés et de leurs agents.* »

En outre, dans le cadre de la nouvelle obligation en matière de PDE (art. L1214-8-2 du code des transports), le programme d'actions élaboré peut comporter des mesures relatives au covoiturage.

B. Incitations par les sociétés d'autoroute

Par le biais de l'article L. 122-4 du code de la voirie routière, les sociétés d'autoroute ont la possibilité de proposer des tarifs préférentiels aux covoitureurs. Ainsi, des partenariats ont d'ores et déjà été signés entre Blablacar et Vinci Autoroutes mais également entre IdVroom, APRR et Sanef.

En outre, la loi de transition énergétique oblige les sociétés concessionnaires d'autoroutes à s'engager dans la création ou le développement de stations de covoiturage, adaptées aux besoins identifiés, à l'intérieur ou à proximité immédiate du domaine public autoroutier. Elles mettent en place, sous leur responsabilité et à leur frais, des actions d'information et de communication.

Les sociétés concessionnaires peuvent également répondre à cette obligation en participant à une opération menée sous maîtrise d'ouvrage publique.

C. Voie réservée

Enfin, le gouvernement s'engage à remettre au parlement, d'ici août 2016, un rapport évaluant l'opportunité de réserver, sur les autoroutes et les routes nationales comportant deux chaussées de trois voies séparées par un terre-plein central et traversant ou menant vers une métropole, une voie aux transports en commun, aux taxis, à l'autopartage, aux véhicules à très faibles émissions et au covoiturage.

Les modalités du contrôle des véhicules empruntant cette voie restent encore à définir.

VI. Ouverture des données

La multiplication des plateformes de mise en relation entraîne un morcellement des bases de données des covoitureurs potentiels.

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, dite loi Macron, pourrait faciliter l'agrégation de ces différentes offres en obligeant les responsables des services de mobilité (dont le covoiturage) à diffuser librement, immédiatement et gratuitement leurs données.

La publication d'un décret est toutefois nécessaire à la mise en œuvre de cette mesure.

VII. Covoiturage spontané ou Auto stop

Ces formes flexibles d'auto-stop organisé présentent l'avantage de ne nécessiter ni plateformes de mise en relation, ni programmation des déplacements.

Cela consiste pour le passager à signaler sa destination en bord de route afin d'être pris en charge par un conducteur passant à proximité et allant au même endroit. Ces solutions peuvent s'appuyer par exemple sur l'installation de bornes de covoiturage implantées au bord de voies publiques ou privées (entreprises, commerces) sur lesquelles les passagers peuvent commander l'affichage de leur destination sur un panneau lumineux.

Au final, le conducteur ne perd pas de temps et partage ses frais, tandis que le passager bénéficie de davantage de flexibilité et d'opportunités de covoiturage plus nombreuses.

Ces solutions nouvelles offrent aux collectivités le moyen de favoriser le développement du covoiturage courte distance à moindres frais, en recherchant une complémentarité avec l'offre de transports collectifs à la fois dans le temps (nuit, dimanche, vacances) et dans l'espace (zones peu denses, bout de lignes...).

VIII. Aires de covoiturage :

La LTE, dans son article 52, aborde également la question des aires de covoiturage sous l'angle de l'élaboration de schémas de déploiement.

Toutefois, en Ile-de-France, la répartition des compétences en la matière reste à confirmer.

Néanmoins, avant la promulgation de la loi, plusieurs départements franciliens se sont engagés dans le développement d'aires de covoiturage. Ainsi, le département de l'Essonne favorise l'implantation d'aires sur des parkings existants et le département de Seine-et-Marne a adopté en 2014 son « Schéma départemental de stations multimodales de covoiturage ».

IX. Liens utiles :

<http://www.territoires-ville.cerema.fr/zoom-sur-le-covoiturage-spontane-comme-solution-a1854.html>

<http://www.certu-catalogue.fr/le-covoiturage-des-pistes-pour-favoriser-son-developpement.html>

<http://www.certu-catalogue.fr/le-covoiturage-dynamique.html>

https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do;jsessionid=51C07F417F0CE7FA113053B907E6A9CC.tpdila23v_2?cidTexte=JORFTEXT000031044385&categorieLien=id

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000028526298>

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000030978561&categorieLien=id>