



ROLAND RIES

---

SENATEUR  
DU BAS-RHIN

---

# NOTE JURIDIQUE

Etablie avec le concours du  
Service des Etudes juridiques du Sénat

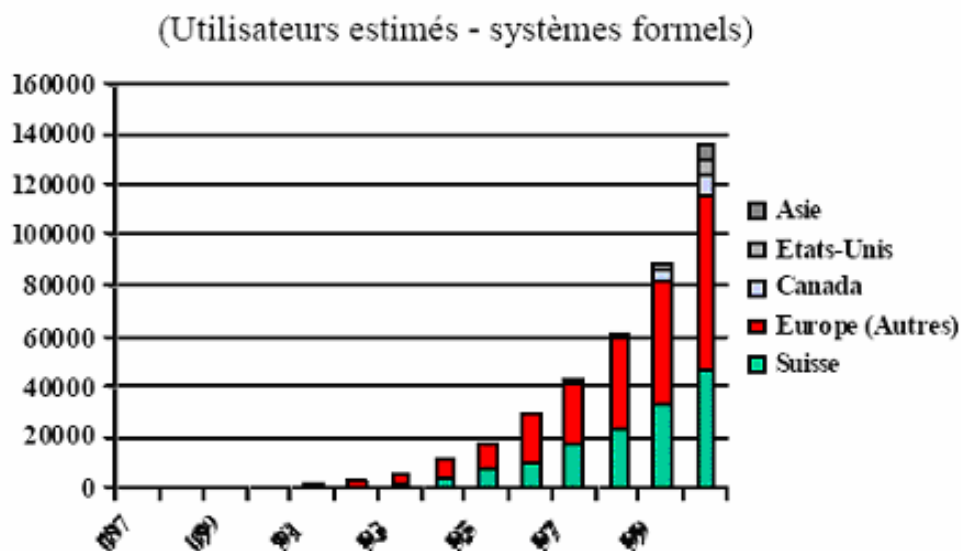
Les points abordés ci-après proviennent de différentes sources : l'Agence gouvernementale De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ADEME), l'Agence européenne pour l'environnement (AEE), le Centre d'Étude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), le Groupement des Autorités Responsables de Transports Publics (GART), le Ministère de l'écologie et du développement durable, le Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, l'Organisation de Coopération et de Développement Économiques (OCDE) et la société SARECO (société spécialisée dans le domaine du stationnement urbain, qui a suivi les projets d'autopartage à Toulouse et Clermont-Ferrand).



Il semble que la **première initiative** d'autopartage soit née à Zurich, après la seconde guerre mondiale, un groupe de personnes ayant mis en commun leurs moyens pour acquérir un véhicule, produit de luxe à l'époque.

Dans les années 50, un ingénieur français, Jacques d'WELLES, imagine un système d'autopartage destiné à solutionner le problème de circulation et de stationnement en ville.

Ce n'est semble-t-il cependant que dans les années 80 que naissent les premières organisations d'autopartage, d'abord aux États-Unis, puis en Europe. En 2002, le développement de l'autopartage dans le monde était le suivant :



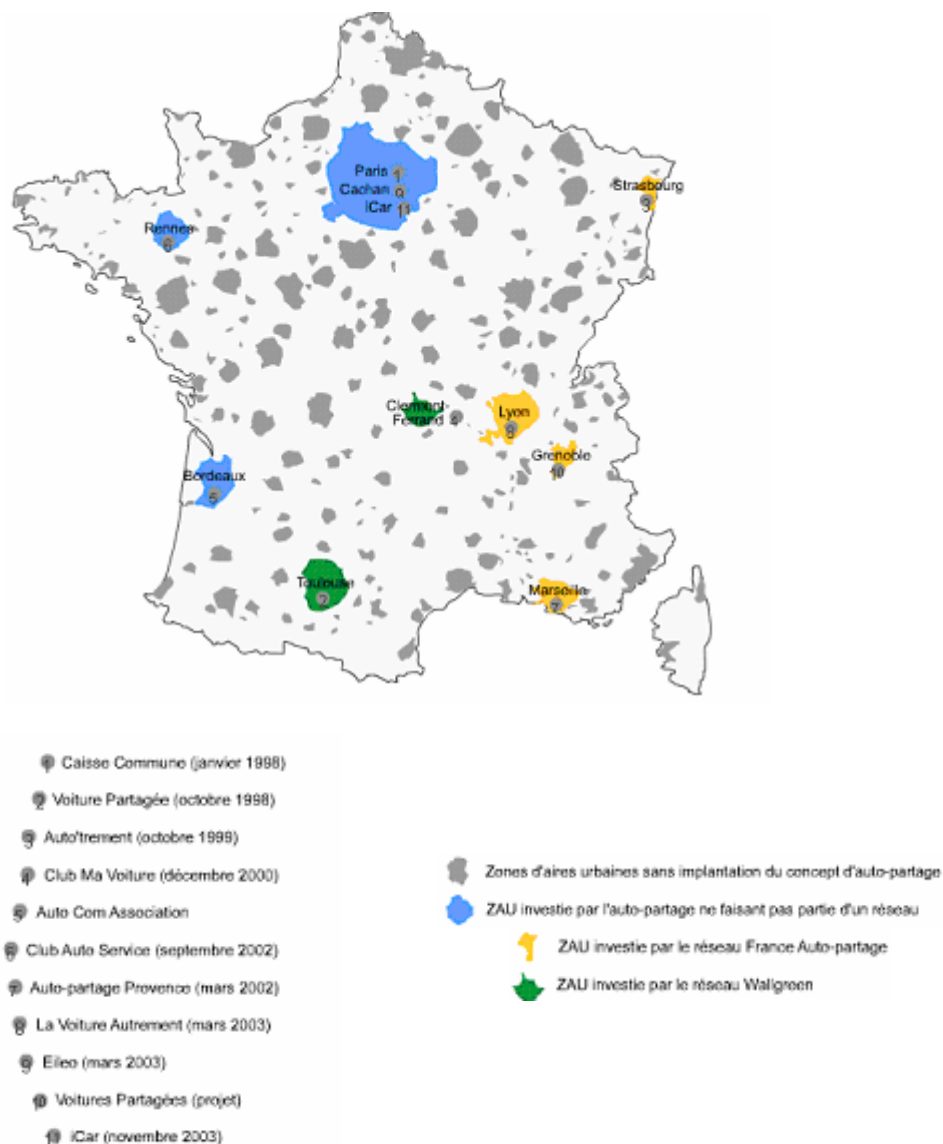
Source : ADEME – ARENE IDF

En **France**, le système peine à se développer. Après des essais infructueux à Montpellier (1971) et Saint-Quentin en Yvelines (1977), il faut attendre la fin des années 1990 pour voir des sociétés s'implanter durablement.

Aujourd'hui, d'après les informations que j'ai pu trouver, les sociétés qui semblent en activité sont (par ordre alphabétique des villes concernées) : Eiléo sur le campus de Cachan, une société à Clermont-Ferrand, l'association Alpes AutoPartage à Grenoble, La voiture autrement à Lyon, Autopartage Provence à Marseille, un projet est en cours de montage à Nantes, Caisse Commune à Paris, Club Auto Service à Rennes, Liselec à La Rochelle, Auto'trement à Strasbourg, une société à Toulouse.



Sébastien Noguès, auteur d'une thèse sur l'autopartage soutenue par l'ADEME, a pu établir une carte des aires urbaines et de l'autopartage en France :



*Les aires urbaines françaises et l'autopartage, mis à jour le 30/01/04  
<http://auto.partage.free.fr/loca.html>*



Si l'autopartage semble se développer, il existe aujourd'hui en France un débat sur la qualification de l'**activité** d'autopartage de **service public**.

Pour qu'une activité puisse être qualifiée de service public<sup>1</sup>, cette activité doit répondre à deux conditions :

- l'activité est exercée en vue d'un intérêt public ;
- le rattachement organique de l'activité à une personne publique. Ce rattachement peut être direct (lorsque la personne publique l'assume elle-même et par ses propres moyens) ou indirect (par l'intermédiaire d'une personne privée à laquelle la personne publique a délégué l'exercice de cette activité). Dans ce dernier cas, le rattachement est parfois difficile à établir et le juge recherche alors différents indices pour savoir s'il y a bien délégation : création de l'institution privée par la personne publique, activité d'intérêt général, désignation des dirigeants directement ou avec l'agrément de la personne publique, éventuelles prérogatives de puissance publique dont serait investie la personne privée. Aucun de ces indices n'est suffisant à lui seul, et aucun n'est indispensable.

Il convient de déterminer le caractère de ce service public : s'il est administratif (SPA), les rapports entre le service, ses usagers et son personnel sont régis par le droit public et les éventuels contentieux devront être portés devant la juridiction administrative. À l'inverse, s'il est industriel et commercial (SPIC), ces rapports sont des rapports de droit privé et les litiges relèvent en principe du juge judiciaire.

Ce caractère peut être déterminé textuellement par la loi. À défaut de précision légale, la jurisprudence a établi des critères de distinction<sup>2</sup> : si l'objet, l'origine des ressources et les modalités de fonctionnement ressemblent à ceux d'une entreprise privée, alors il y a SPIC. Si l'un de ces critères n'est pas satisfait, il s'agit d'un SPA.

Les conséquences de la qualification d'une activité en service public sont diverses.

L'activité est régie par trois principes :

- le principe de mutabilité (le service public doit pouvoir être adapté aux besoins et aux exigences de l'intérêt général) ;
- le principe de continuité (ou régularité) ;
- le principe d'égalité. Cette égalité de traitement vaut pour tous ceux qui se trouvent dans la même situation. Des distinctions peuvent en effet être faites si elles s'appuient sur des « différences de situations appréciables ». Ainsi, dans son arrêt du 24 avril 1964, *Soc. LIC*, le Conseil d'État a estimé légale « l'attribution à la société SVP d'un indicatif composé de ses initiales compte

---

<sup>1</sup> Les différents développements relatifs au service public (qualification, caractère et effets), s'appuient sur l'ouvrage *Droit administratif général*, Tome 1, de M. René CHAPUS. À défaut de précisions, les citations en italiques sont issues de cet ouvrage.

<sup>2</sup> Conseil d'État, 16 novembre 1956, *Union syndicale des industries aéronautiques*.



*tenu de sa situation particulière au regard du service de téléphone et des avantages qui peuvent en résulter pour les autres usagers ».*

Il convient également de noter que dans un environnement concurrentiel, la personne publique peut, sous certaines conditions, exercer son activité de service public, parallèlement à des entreprises privées. Dans son arrêt du 30 mai 1930, le Conseil d'État énonce « *que les entreprises ayant un caractère commercial restent, en règle générale, réservées à l'initiative privée et que les conseils municipaux ne peuvent ériger des entreprises de cette nature en services publics communaux que si, en raison de circonstances particulières de temps ou de lieu, un intérêt public justifie leur intervention en cette matière* »<sup>3</sup>. Le 23 mai 2003, il précise que « *les communes ou leurs groupements ne peuvent étendre l'objet des services publics à caractère industriel et commercial (...) que si un intérêt public le justifie et dans le respect du principe de liberté du commerce et de l'industrie* », il considère, « *que, dans les circonstances de l'espèce, la création d'un service facultatif (...) contribue à l'équilibre financier global du service de l'assainissement non collectif assuré par cette collectivité et à la satisfaction des usagers, (...) qu'elle constitue ainsi un complément utile aux services de contrôle et d'entretien institués par cette collectivité, conformément à la loi, dans l'intérêt de l'hygiène et de la salubrité publiques ; qu'en outre, il n'est pas allégué qu'en fixant le montant des contributions exigées en contrepartie de ce service de réhabilitation, la communauté n'ait pas pris en compte l'ensemble des coûts de la prestation offerte, ou qu'elle ait bénéficié d'un avantage découlant des ressources ou moyens qui lui sont attribués au titre de ses autres missions de service public ; qu'ainsi elle n'a pas méconnu les conditions d'une concurrence loyale entre les prestataires de tels services* »<sup>4</sup>. En 2005, la Haute juridiction estime que la suffisance de l'initiative privée ne suffit pas à elle seule à interdire la reconnaissance par la personne publique du caractère de service public d'une activité<sup>5</sup>. **Il semble donc ressortir de la jurisprudence que les collectivités publiques peuvent qualifier une activité de service public même lorsque celle-ci est exercée dans un domaine concurrentiel, à condition cependant que l'atteinte au principe de liberté du commerce et de l'industrie soit justifiée en raison de circonstances particulières de temps ou de lieu, par un intérêt public.**

---

<sup>3</sup> Conseil d'État statuant au contentieux, n° 06781, 30 mai 1930, *Chambre syndicale du commerce de détail de Nevers*.

<sup>4</sup> Conseil d'État statuant au contentieux, n° 249995, 23 mai 2003, *Communauté de communes Artois-Lys*.

<sup>5</sup> Conseil d'État statuant au contentieux, n° 254199, 18 mai 2005, *Territoire de la Polynésie française*



En outre, la qualification de service public dans le domaine des transports<sup>6</sup> permet à l'activité de déroger, sous certaines conditions, au principe communautaire qui prohibe toute aide de l'État ou des collectivités territoriales ayant pour effet de fausser la concurrence, dans l'optique de compenser les obligations dues au service d'intérêt général. Pour ce faire :

- l'entreprise doit effectivement être chargée de l'exécution d'obligation de service public (obligations clairement définies) ;
- le montant de la compensation est limité au coût de l'exécution des obligations de service public.

L'activité d'autopartage peut-elle être qualifiée de service public ? Dans l'affirmative, dans quelle condition peut s'exercer cette activité ?

En l'absence de réponse législative ou jurisprudentielle, il convient de rechercher si l'activité d'autopartage remplit les conditions de qualification de service public.

S'agissant du caractère d'intérêt général de l'autopartage, les effets positifs de l'autopartage ont été démontrés à plusieurs niveaux :

- S'agissant de l'environnement (émission de gaz et bruit) et des économies d'énergie, de nombreuses études ont constaté une diminution des nuisances et des économies d'énergie. Il est possible de citer notamment :

- une baisse du kilométrage annuel (source mooses<sup>7</sup>) ;
- la Suisse a constaté une baisse de 55% de la consommation énergétique, des émissions de CO2 et des nuisances sonores liées aux transports individuels (même source) ;
- à Brème l'on a assisté à une diminution de 800 tonnes du dioxyde de carbone (idem).

- Il est également établi que l'autopartage permet une meilleure mobilité de ses usagers, d'autant que souvent le service est couplé avec un tarif d'abonnement préférentiel aux transports en commun :

- l'ADEME, le Conseil général du Bas-Rhin et la Communauté urbaine de Strasbourg estiment que l'autopartage à Strasbourg « *comble un maillon manquant en mobilité car 70% des trajets effectués en autopartage ne pourraient être faits autrement* » ;

---

<sup>6</sup> Règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, *relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable* (articles 2 et 10 à 13).

<sup>7</sup> Source : *Le Guide mooses: La clé des voitures partagées, Chapitre 2: Quels avantages pour la société ?*

*Mobility Services for urban Sustainability, projet mis en place entre 2001 et 2004, supporté par la Commission européenne qui a pour objectifs de développer l'autopartage en tant que service efficace et confortable et en tant qu'offre nouvelle de mobilité, de favoriser le développement de l'autopartage dans les villes européennes et d'utiliser l'autopartage comme instrument de développement durable des villes.*

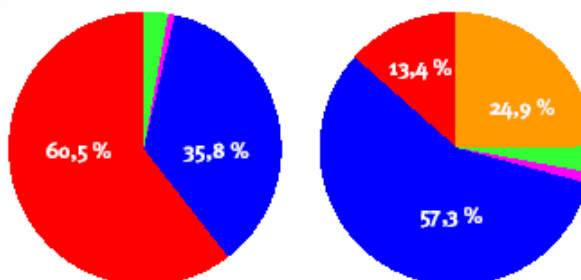


- le plus grand site canadien consacré à l'autopartage présente le graphique suivant :

**Figure 4**  
Transfert modal induit par l'auto-partage en % du kilométrage annuel (données allemandes)

MOYEN DE TRANSPORT	AVANT l'auto-partage	AVEC l'auto-partage
Automobile personnelle ou empruntée	60,5 %	13,4 %
Auto-partage	—	24,9 %
Voiture de location	2,9 %	3,1 %
Taxi	0,8 %	1,3 %
Transport public	35,8 %	57,3 %

Tiré de Baum et Pesch (1994), dans Shaheen et al. (1998).



Sources : Site Internet Communauto

- Au niveau du stationnement urbain enfin, les différentes sociétés d'autopartage ont pu enregistrer qu'une voiture de leur entreprise remplaçait en moyenne 10 voitures individuelles (17 aujourd'hui pour « Caisse Commune à Paris » selon une étude du CERTU de septembre 2005).

Dans un avis du 27 juin 1972, relatif à la tentative d'autopartage à Montpellier, le Conseil d'État énonce que « l'objet déterminant de la création du service dont il s'agit, est de réduire dans toute la mesure du possible les difficultés devenues quasi insurmontables de la circulation automobile en zone urbaine en limitant le nombre des voitures par stationnement ; que tant du point de vue du bon ordre, de la sûreté, de la sécurité et de la salubrité publique, que du point de vue économique et financier un tel objet présente un intérêt général certain ».

Il est donc possible de conclure que devant statuer sur l'éventuel intérêt général de l'activité, le juge admettrait probablement celui-ci.

L'effectivité du rattachement organique à la personne publique ne peut être établie a priori, tout dépendra de ce que la collectivité publique décidera pour la mise en œuvre de l'activité d'autopartage.

Si l'activité est considérée comme un service public (si le juge admet le caractère d'intérêt général de l'activité et s'il y a bien rattachement de celle-ci à la personne publique), il s'agit sans nul doute, ainsi qu'en concluent les différentes études juridiques, d'un service public industriel et commercial, le fonctionnement étant similaire à celui d'une entreprise privée.



L'atteinte au principe de liberté du commerce et de l'industrie dans le cadre de l'autopartage est-elle justifiée?

Là encore, ni la jurisprudence ni les études portant sur ce sujet n'ont répondu fermement à la question.

Certaines études établissent une distinction entre l'activité d'autopartage et la location de voiture sans chauffeur dite traditionnelle. Les différences s'établissent au niveau de l'accessibilité au service (7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 pour l'autopartage avec un système de réservation plus simple) ; de la durée de la location (qui peut être très courte pour l'autopartage), en termes de distances parcourues (plus de 100 km pour les loueurs traditionnels contre 20 à 100 km pour l'autopartage), et enfin au niveau de la régularité de la clientèle (il n'y a que des abonnés pour l'autopartage)<sup>8</sup>.

Enfin, s'il pouvait être qualifié de service public de transports, l'autopartage serait régi par l'article 5 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982, d'orientation des transports intérieurs (LOTI).

Aux termes de cet article, le service public des transports *« comporte l'ensemble des missions qui incombent aux pouvoirs publics en vue d'organiser et de promouvoir le transport des personnes et des biens.*

*« Ces missions sont les suivantes :*

*« a) 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 ;*

*« b) La réglementation des activités de transport et le contrôle de son application ainsi que l'organisation des transports pour la défense ;*

*« c) Le développement de l'information sur le système de transports ;*

*« d) Le développement de la recherche, des études et des statistiques de nature à faciliter la réalisation des objectifs assignés au système de transports ;*

*« e) L'organisation du transport public.*

*« L'exécution de ces missions est assurée par l'Etat, les collectivités territoriales et leurs établissements publics en liaison avec les entreprises privées ou publiques qui en sont chargées ou qui y participent en vertu des dispositions de la présente loi. »*

**Pour conclure, en l'absence de réponse ferme de la jurisprudence, il ressort des différentes études portant sur ce thème que, pour que l'autopartage puisse être qualifié de service public, une collectivité locale devrait être tenue lors de la création de ce service de :**

- motiver l'intérêt général dans la présentation de la mission ;
- veiller au rattachement organique de l'activité ;
- démontrer que l'atteinte au principe de liberté du commerce et de l'industrie est justifiée

---

<sup>8</sup> *Les obstacles juridiques au développement des nouveaux services de transport*, CERTU, septembre 2005.



Quelle est la **marge de manœuvre de la collectivité locale pour agir** ?

La collectivité publique peut-elle autoriser une occupation du domaine public ?  
La marge de manœuvre dépend de la reconnaissance de l'autopartage comme un service public.

Dans le cadre d'un service public, le maire est autorisé à procéder à cette affectation par arrêté motivé (article L. 2213-3 du code général des collectivités territoriales (CGCT)).

En dehors d'une activité de service public, le maire peut de manière discrétionnaire accorder un permis de stationnement sur le domaine public.

La collectivité publique peut-elle aider financièrement la société d'autopartage ?

- Peut-elle octroyer des aides financières ?

Comme cela a été précisé plus haut, s'il s'agit d'un service public, la collectivité peut compenser les pertes financières dues à la mission de service public (dans les conditions énoncées précédemment).

En dehors de la mission de service public, en vertu de l'article 8 du décret n°2002-241 du 21 février 2002, les collectivités locales peuvent subventionner les sociétés coopératives d'intérêt collectif (SCIC). Le CGCT<sup>9</sup> exclut « *sauf autorisation prévue par décret en Conseil d'État, toutes participations d'une commune dans le capital d'une société commerciale et de tout autre organisme à but lucratif n'ayant pas pour objet d'exploiter les services communaux ou des activités d'intérêt général dans les conditions prévues à l'article L. 2253-2* », c'est-à-dire en acquérant, en détenant ou en recevant « *des actions des sociétés d'économie mixte locales répondant aux conditions fixées par les articles L. 1521-1 et L. 1522-1* » ou « *des obligations des sociétés chargées d'exploiter des services publics communaux à caractère industriel et commercial* ». Enfin, ce même code règlemente aux articles L. 1511-2 et L. 1511-3 les aides que les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent octroyer, en dehors d'une mission de service public, aux entreprises de la région, ces aides ayant « *pour objet la création ou l'extension d'activités économiques* ».

- Peut-elle faire bénéficier les abonnés au service d'autopartage de tarifs spécifiques de stationnement ?

Alors que cette mesure semble celle qui serait la plus à même de permettre le développement de l'autopartage par son caractère incitatif, aucun maire n'y a semble-t-il encore eu recours. La jurisprudence semble admettre que le maire puisse édicter des tarifs différents dès lors que la situation des usagers de la voirie est différente (cf. CE, 24 avril 1964, *Soc. LIC* précité). Si la jurisprudence admet qu'il existe une différence de situation entre les riverains des voies

---

<sup>9</sup> Article L. 2253-1 du CGCT



publiques classées en zone de stationnement payant et les autres usagers<sup>10</sup>, elle n'a pas encore admis, ni refusé de reconnaître, une différence de situation appréciable entre les abonnés de l'autopartage et les propriétaires d'un véhicule. La réponse à cette question n'a donc pas été apportée aujourd'hui.

La collectivité publique peut-elle autoriser une dérogation aux règles de l'urbanisme pour faciliter le développement de l'autopartage ?

L'article L 421-3 du code de l'urbanisme dispose que « *lorsque le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par un document d'urbanisme en matière de réalisation d'aires de stationnement, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat, soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation, soit de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation* ».

Des documents d'urbanisme (plan d'occupation des sols, plan de sauvegarde et de mise en valeur, plan de déplacements urbains) peuvent donc imposer au bénéficiaire d'un permis de construire de prévoir un certain nombre de places de stationnement dans son projet. Il ne peut être dérogé à cette obligation que sous les deux conditions énoncées par l'article L 421-3 précité : par l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement, ou par l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement.

**Il semble donc difficile, en l'état actuel de la législation, de ne pas respecter cette obligation légale en justifiant la dérogation au document d'urbanisme par l'effet positif en terme de stationnement de l'autopartage. La solution pour la collectivité locale pourrait résider dans la modification du document d'urbanisme.**

Au final il paraît donc utile d'envisager le dépôt d'une proposition de loi. Celle-ci peut s'inspirer des actions menées par nos voisins européens en la matière (notamment l'Italie).

Certains articles portant sur des dispositions de nature techniques devront renvoyer à des décrets en Conseil d'État, notamment les conditions pour bénéficier d'un incontournable « label autopartage » (qui pourra s'appuyer également sur la législation française en matière d'« ecolabel »). Le GART, le CERTU, l'ADEME et le Ministère développent actuellement une charte sur l'autopartage. Celle-ci pourrait servir de base à un référentiel de labellisation et être mise en place assez rapidement.

---

<sup>10</sup> Conseil d'État statuant au contentieux N° 143992, 4 mai 1994, *Ville de Toulon*.



**PROPOSITION DE LOI**

**Tendant à promouvoir l'autopartage**

présentée par M. Roland RIES, sénateur.



## EXPOSE DES MOTIFS

Depuis 1997 et la signature du protocole de Kyoto, les pays industrialisés se sont engagés à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre d'au moins 5% sur la période 2008/2012 par rapport au niveau de 1990.

Selon la mission interministérielle de l'effet de serre, les transports sont les premiers émetteurs de gaz à effet de serre (27% des émissions nationales en 2002).

L'autopartage, qui consiste en la mise en commun, pour des abonnés, d'une flotte de véhicules pour une utilisation qui peut être de courte durée, généralement 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, permet de lutter contre ces émissions. La Suisse, qui est l'un des pays européens où ce système est très développé, a constaté une baisse de 55% de la consommation énergétique, des émissions de CO2 et des nuisances sonores liées aux transports individuels. Ces résultats sont améliorés par le fait que les véhicules partagés sont récents (donc moins polluants) et souvent propres.

Les effets positifs de l'autopartage ne se limitent pas à l'environnement : il est établi qu'il permet une meilleure mobilité de ses usagers, d'autant que souvent le service est couplé avec un tarif d'abonnement préférentiel aux transports en commun. De plus, les différentes sociétés d'autopartage ont pu enregistrer qu'une voiture de leur entreprise remplaçait en moyenne dix voitures individuelles (17 aujourd'hui pour « Caisse Commune à Paris » selon une étude du Centre d'étude sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU) de septembre 2005). L'autopartage est donc également bénéfique en termes de stationnement urbain.

Si l'autopartage permet sans nul doute d'améliorer la qualité de vie en milieu urbain, il reste cependant limité en France. La présente proposition de loi a donc pour objet de favoriser le développement de ce nouveau service.

L'article 1<sup>er</sup> fait l'objet d'un chapitre tendant à définir l'activité d'autopartage. Les articles 2 à 4 constituent un chapitre 2 présentant le « label autopartage » : définition du label, organismes susceptibles de l'attribuer et sanctions encourues en cas d'utilisation ou de délivrance frauduleuse du label. Les articles 5 à 7, réunis au sein d'un chapitre 3 présentent différentes mesures visant à favoriser le développement de l'autopartage : création d'une journée de mobilité urbaine, facilité en matière de stationnement et dérogations à certaines règles d'urbanisme.



## **PROPOSITION DE LOI**

### **Chapitre 1<sup>er</sup> Définition de l'autopartage**

#### **Article 1<sup>er</sup>**

L'activité d'autopartage est la mise en commun, au profit d'utilisateurs abonnés, d'une flotte de véhicules. Chaque abonné peut accéder à un véhicule sans chauffeur, pour la durée et le trajet de son choix. Un même véhicule permet à plusieurs utilisateurs de se déplacer pour effectuer des trajets distincts, adaptés aux besoins de chacun.

### **Chapitre 2 « Label autopartage »**

#### **Article 2**

Peuvent bénéficier du « label autopartage » les sociétés, publiques ou privées, se livrant à l'activité d'autopartage et répondant à différentes conditions définies dans un référentiel établi par décret en Conseil d'État.

Ce référentiel doit comporter plusieurs points portant sur :

- le véhicule bénéficiaire du label (caractéristiques environnementales et de sécurité) ;
- les conditions d'accès à ces véhicules (nombre minimum et maximum de véhicules par adhérent au système, conditions de réservation – facilité d'accès à la réservation, temps minimum et maximum entre la réservation et l'accès au véhicule –, accès physique de l'adhérent au véhicule, accès 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7) ;
- la durée de la location (durée minimum courte) ;
- la facturation du service (rapport entre le coût et la durée d'utilisation et le kilométrage).



### Article 3

Les organismes attribuant le «label autopartage » sont définis par décret en Conseil d'État. Ce décret détermine notamment :

- l'aide que l'Etat attribue à ces organismes pour leur mission ;
- les conditions d'indépendance de ces organismes par rapport aux sociétés se livrant à l'activité d'autopartage ;
- les aides techniques (aide administrative, aide à la création, soutien pour la mise en place du système de réservation...) ou financières (achat de véhicules non polluants...) que ces organismes peuvent apporter aux sociétés disposant du label.

### Article 4

I. Toute référence au « label autopartage » dans la publicité ou la présentation de tout produit ou service, ainsi que sur les documents commerciaux qui s'y rapportent, doit être accompagnée d'informations claires sur la nature et l'étendue des caractéristiques de ce label.

L'existence du référentiel fait l'objet d'une mention au Journal officiel de la République française. Sa consultation s'effectue soit gratuitement sur place auprès des organismes délivrant ce label, soit par la délivrance de copies aux frais du demandeur.

Les organismes délivrant ce label déposent comme marques collectives de labellisation, conformément à la législation sur les marques de fabrique, de commerce et de service, le signe distinctif qui, le cas échéant, accompagne ou matérialise la certification.

II. Est puni des peines prévues à l'article L. 213-1 du code de la consommation :

1° Le fait, dans la publicité ou la présentation de tout produit ou service, ainsi que dans les documents commerciaux de toute nature qui s'y rapportent, de faire référence au «label autopartage » sans respecter les conditions définies par la présente loi et décrets d'application s'y rapportant ;

2° Le fait de délivrer, en violation des dispositions prévues par la présente loi et décrets d'application s'y rapportant, un titre, un certificat ou tout autre document attestant qu'une société a pu bénéficier du « label autopartage » ;

3° Le fait d'utiliser tout moyen de nature à faire croire faussement qu'un organisme satisfait aux conditions définies à l'article 3 de la présente loi ;

4° Le fait d'utiliser tout moyen de nature à faire croire faussement au consommateur ou à l'utilisateur qu'un service a fait l'objet de la labellisation autopartage ;

5° Le fait de présenter à tort comme garanti par l'Etat ou par un organisme public tout service ayant fait l'objet de la labellisation autopartage.



### **Chapitre 3**

#### **Mesures tendant à favoriser l'autopartage**

##### **Article 5**

L'article L. 2213-2 du code général des collectivités territoriales est ainsi rédigé :

« *Art. L. 2213-2* - 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 des sociétés bénéficiant du « label autopartage » défini par l'article 2 de la loi n° ..... du ..... tendant à promouvoir l'autopartage ».

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les modalités de signalisation de ce type d'emplacements réservés aux véhicules des sociétés disposant du label défini à l'article 2 de la présente loi. »

##### **Article 6**

Le quatrième alinéa de l'article L. 421-3 du code de l'urbanisme est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :

« Lorsque le pétitionnaire ne peut satisfaire lui-même aux obligations imposées par un document d'urbanisme en matière de réalisation d'aires de stationnement, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même sur le terrain d'assiette ou dans son environnement immédiat :

«- soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation ;

« - soit de l'acquisition de places dans un parc privé de stationnement existant ou en cours de réalisation ;

«- soit de la mise à disposition d'un certain nombre de places de stationnement, réservées aux véhicules bénéficiaires du « label autopartage », dans un parc de stationnement privé ou public. Le nombre de places ainsi réservées est déterminé par un décret en Conseil d'Etat ».



### **Article 7**

La République française institue le 22 septembre une journée nationale intitulée : « Bien dans ma ville...la mobilité autrement ». Cette journée, ni fériée ni chômée, permet chaque année de faire le point sur les différentes actions menées en matière de mobilité (transports en commun, autopartage, co-voiturage, véhicules non polluants, circulation à vélo...) tant par les ministères concernés que par les associations et les sociétés.