



LE CONCEPT DE RESEAU DE CONFIANCE APPLIQUÉ AU COVOITURAGE ET A L'AUTOPARTAGE

***Rapport d'expertise juridique
réalisé à la demande de l'Arene Ile-de-France
par le Cabinet Philippe TAITHE***

Octobre 2007

GABRIEL BENESTY

INSTITUT DE DROIT PUBLIC DES
AFFAIRES
gbenesty@btp-avocats.eu

PHILIPPE TAITHE

INSTITUT DE DROIT PUBLIC DES
AFFAIRES
phtaithe@btp-avocats.eu

CECILE PANASSAC

INSTITUT DE DROIT PUBLIC DES
AFFAIRES
cpanassac@btp-avocats.eu

Mission réalisée avec la participation de :



EN COLLABORATION AVEC :

OLIVIER SAVIGNAT

D.E.A. DROIT PUBLIC DES AFFAIRES
osavignat@btp-avocats.eu

SANDRA GLAY-CAILLE

D.E.A. PHILOSOPHIE DU DROIT
sglaycaille@btp-avocats.eu

JULIEN BRAULT

D.E.S.S. CONTENTIEUX
jbrault@btp-avocats.eu

ERIC HALPERN

INSTITUT DE DROIT PUBLIC DES
AFFAIRES
ehalpern@btp-avocats.eu

AVOCATS A LA COUR

Coordination technique

**Céline Meunier,
chargée de mission mobilité durable à l'Arene**

LIVIER FÉVROT

DOCTEUR EN DROIT PUBLIC
MAITRE DE CONFERENCE A
L'UNIVERSITE EVRY – VAL D'ESSONNE
ofevrot@btp-avocats.eu

PASCAL CAILLE

DOCTEUR EN DROIT PUBLIC
CHARGE D'ENSEIGNEMENT A
L'UNIVERSITE EVRY – VAL D'ESSONNE
pcaille@btp-avocats.eu

CONSULTANTS

CONTEXTE

Dans le cadre de leur accord de partenariat, l'Arene et Voiture & co ont conduit en 2005-2006 une étude visant à établir des préconisations en termes de communication et d'offre de services pour la Maison des Transports (agence locale de mobilité gérée par Voiture & co), à partir d'une analyse des pratiques et des représentations liées à la mobilité des cibles concernées. D'un point de vue méthodologique, cette approche se distingue par le choix d'une enquête micro-qualitative menée auprès des cibles concernées. Quant aux préconisations, plusieurs axes ont été retenus notamment rendre l'utilisateur acteur de sa mobilité et porteur d'innovation en l'intégrant au cœur du processus de conception.

L'autopartage et le covoiturage ont été traités dans cette étude dans la mesure où ces services de mobilité participent à l'amélioration de l'accès au droit au transport tout en limitant la motorisation et en favorisant l'usage de modes alternatifs (multimodalité). Sur ce domaine, la mission a révélé plusieurs freins, en particulier :

- les réticences à voyager dans un véhicule individuel avec un inconnu, comme conducteur ou passager, malgré une pratique spontanée du covoiturage avec des proches et une reconnaissance de son intérêt ;
- la persistance du symbole d'ascension sociale individuelle liée à la voiture et l'attachement à la propriété malgré l'émergence d'une prise de conscience de l'intérêt de rationaliser l'usage de la voiture.

Pour répondre aux besoins de mobilité en levant les freins identifiés, l'étude a préconisé de constituer des réseaux de confiance entre particuliers, coordonnés par la Maison des Transports, pour favoriser le développement du covoiturage et de l'autopartage. Il s'agit d'un principe d'organisation entre particuliers pouvant être facilitée voire coordonnée par des agences locales de mobilité (associative ou publique).

Dans le cadre de ses missions d'exploration, de formalisation et de promotion de nouvelles pistes pour la mise en application du développement durable, il apparaît indispensable à l'Arene :

- d'établir la faisabilité du covoiturage et de l'autopartage en réseau de confiance,
- le cas échéant de pouvoir fournir des préconisations aux collectivités et aux associations qui souhaiteraient promouvoir le covoiturage et l'autopartage en réseau de confiance, en particulier dans le cadre d'agence locale de mobilité.

Dans cet objectif, l'Arene a commandé au Cabinet TAITHE le présent rapport d'expertise.

L'Arene souhaite remercier Voiture & co pour sa participation dans la conduite de cette mission, et en particulier pour son partage d'expériences en tant qu'opérateur d'agences locales de mobilité qui a permis d'enrichir de considérations pragmatiques les problématiques posées aux experts juridiques.

INTRODUCTION - DEFINITIONS

Le réseau de confiance

Selon les termes employés dans la lettre de commande émanant de l'Arene, le réseau de confiance se définirait comme : « *un principe d'organisation entre particuliers, pouvant être facilitée voire coordonnée par des relais associatifs ou institutionnels* » appliqué au covoiturage ou à l'autopartage.

Le réseau de confiance permettrait donc à des particuliers peu ou mal informés de l'existence des modes alternatifs de transport, de recourir et/ou de participer à des services de covoiturage ou d'autopartage à une échelle locale particulièrement réduite (immeuble, quartier...) afin notamment d'inscrire ce mode de transport dans une relation de confiance et de proximité entre les individus.

Le covoiturage et l'autopartage

Le covoiturage est défini comme l'utilisation concertée du même véhicule personnel par plusieurs personnes, conduit par un seul et même conducteur non professionnel, pour un trajet donné ou non, pour tout ou partie de son trajet.

L'autopartage, quant à lui, se définit comme l'utilisation d'un véhicule à temps partagé entre plusieurs personnes, trouvant son origine dans son acquisition en commun ou dans la mise à disposition à temps partagé d'un véhicule à des utilisateurs non-proprétaires.

Il est envisagé comme une alternative à l'acquisition et à l'utilisation strictement privative d'un véhicule.

Selon les termes de la proposition de loi n°89 adoptée par le Sénat en 1^{ère} lecture le 11 mai 2006, l'autopartage ferait l'objet d'un label, et répondrait à la définition suivante (article 1) :

« 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 le trajet de son choix et pour une courte durée. »

A ce jour, ce texte a été renvoyé à la Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire de l'Assemblée Nationale, et y est actuellement pendant.

Le terme d'autopartage serait donc également usité pour désigner une nouvelle génération de location régulière de véhicule, sous la condition de la souscription d'un abonnement auprès d'une personne morale, abonnement offrant une flexibilité d'utilisation des véhicules et des conditions tarifaires avantageuses qui ne se rencontrent pas auprès des sociétés commerciales de location de véhicules traditionnelles.

Dans l'hypothèse selon laquelle ce texte viendrait à devenir une loi, le terme d'autopartage ne serait plus adéquat à qualifier la forme spécifique d'autopartage envisagée à la présente étude.

L'agence Locale de Mobilité (ALM)

Une ALM pourra intervenir dans la création, le développement et le suivi d'un réseau de confiance.

Il est à noter que l'ALM doit s'envisager comme une association ou comme l'organe d'une collectivité.

Par conséquent son régime de responsabilité par rapport au réseau de confiance ou aux usagers dépendra de son propre statut et de son degré d'implication.

Le coordinateur

Par ailleurs, doit également être envisagé le recours à un coordinateur, dont le rôle serait essentiellement une mise en relation des individus et/ou l'organisation et la gestion du réseau de confiance de covoiturage ou d'autopartage.

La responsabilité des intervenants

Les différents liens juridiques qui pourront exister entre les utilisateurs et les organisateurs seront également analysés, afin d'envisager au mieux les éventuelles responsabilités encourues.

Problématique

Le réseau de confiance ne répond à aucune forme juridique spécifique et n'est en aucun cas défini par la législation en vigueur.

En somme, d'un point de vue juridique, le réseau de confiance n'existe pas en tant que tel.

Il convient en conséquence d'examiner les formes juridiques existantes auxquelles il pourrait être recouru afin de donner une existence juridique concrète aux réseaux de confiance, tout en respectant l'objectif recherché de proximité et de contrainte minimale pour les utilisateurs et participants.

En outre, il est à noter qu'aucune des hypothèses qui seront développées à la présente étude ne prévaut sur l'autre. Elles sont en effet envisagées chacune à l'aune du résultat spécifique recherché et/ou des moyens dont disposent les intervenants ou la structure organisatrice.

I – LIMITES DU CHAMP D'ETUDE

1. EXCLUSION DU DROIT DES TRANSPORTS ET DE CERTAINS CONTRATS ADMINISTRATIFS

1.1. Exclusion du droit des transports

Le droit des transports est organisé par la loi n°82-1153 d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 (LOTI), ainsi que par le décret n° n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes.

L'Île de France reste toutefois soumise pour l'essentiel, et selon le souhait du législateur de 1982, aux dispositions du décret n°49-1473 du 14 novembre 1949 relatif à la coordination et à l'harmonisation des transports ferroviaires et routiers. En conséquence, en application des dispositions de l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959, le Syndicat des Transports d'Île de France (STIF) a compétence exclusive pour organiser les transports publics réguliers et à la demande.

Selon les dispositions de l'article 5 alinéa 5 de la LOTI :

« Sont considérés comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées. »

Le covoiturage et l'autopartage, à moins de conditions particulières d'organisation et d'exécution qui pourraient lui donner les caractéristiques d'un service public, constituent un type de transports effectués par des personnes privées et organisés pour leur propre compte et non des transports publics au sens du texte précité.

Ils n'entrent donc pas dans le cadre de ces définitions.

En conséquence, les développements de cette étude ne feront pas référence à ces législations spécifiques.

1.2. Exclusion du recours aux contrats administratifs tels que délégations de service public et marchés publics

En raison du concept même de réseau de confiance tel qu'il est défini en introduction, le recours, pour le constituer, aux délégations de service public et aux marchés publics, ne peut en aucun cas être envisagé.

En effet, ces deux types de contrats, placés sous l'égide de l'administration, impliquent des procédures lourdes et une contrepartie financière en échange de l'exécution d'une prestation.

Dès lors, envisager le réseau de confiance sous l'angle de l'un ou l'autre de ces deux contrats reviendrait à annihiler totalement l'objectif poursuivi. C'est la raison pour laquelle ces deux types de contrats ne sauraient être envisagés dans la présente étude.

2. EXCLUSION DU RECOURS AUX SOCIÉTÉS CIVILES ET COMMERCIALES

2.1 Une société commerciale est un acte commercial par lequel deux personnes au moins décident de mettre en commun des biens ou leur industrie dans le but de partager les bénéfices, les économies ou les pertes qui pourront en résulter.

Cet acte commercial crée une personne morale dont le patrimoine est constitué par les apports fournis par chaque associé.

L'activité d'une société commerciale est constituée d'actes de commerce.

Une société civile est une personne morale dont l'objet constitue une activité non commerciale. Elle diffère de la société commerciale en ce que la loi ne lui confère pas de caractère commercial en raison de sa forme ou de son objet.

La raison d'être d'une société, qu'elle soit commerciale ou civile, est de partager des bénéfices issus de l'action commune de ses membres. En tous les cas, le but doit en être intéressé, et doit tendre à la recherche d'un avantage matériel.

2.2 Cette forme de groupement semble peu adaptée au réseau de confiance, dans la mesure où il n'a pas pour objectif de générer des profits ou des fruits quels qu'ils soient.

En effet, tel qu'il est envisagé, le réseau de confiance ne pourrait avoir d'activité qui soit lucrative.

Par ailleurs, il est peu concevable qu'à l'échelle d'un immeuble ou d'un quartier, les individus soient disposés à s'engager financièrement et à prendre les risques afférents à la gestion d'une société commerciale.

C'est la raison pour laquelle la forme commerciale des personnes morales sera écartée de cette étude.

3. EXCLUSION DE DEUX FORMES CONTRACTUELLES PEU RECOMMANDÉES : LE PRÊT A USAGE (OU COMMODAT) ET LA LOCATION

(Confère annexe pages 10 et s.)

3.1 Définition

Selon les dispositions de l'article 1875 du Code civil :

« Le prêt à usage ou commodat est un contrat par lequel l'une des parties livre une chose à l'autre pour s'en servir, à la charge par le preneur de la rendre après s'en être servi. »

Et selon les dispositions de l'article 1709 du Code civil :

« Le louage des choses est un 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 ».

3.2 Application au covoiturage et à l'autopartage

Il peut apparaître incongru, au vu de la définition légale de chacun de ces deux contrats, de les appliquer à l'autopartage et au covoiturage.

Cependant, le recours à ces formes contractuelles peut s'envisager de la manière suivante :

- pour le covoiturage, le prêt ou la location d'un véhicule par un propriétaire à un tiers conducteur afin que ce dernier ne l'utilise que dans le cadre d'un usage de covoiturage ;
- pour l'autopartage, la définition même de ce mode alternatif de transport permet d'imaginer qu'un propriétaire prête ou loue son véhicule à des tiers afin qu'ils l'utilisent, sans que ceux-ci n'en disposent de la moindre « parcelle » de propriété.

Dans les deux cas, la possibilité d'inciter un propriétaire de véhicule à le mettre à la disposition des membres d'un réseau de confiance peut être envisageable.

En effet, dans ces deux hypothèses, aucun investissement pour l'achat du véhicule n'est nécessaire, dans la mesure où il est déjà la propriété d'un membre du réseau de confiance.

Ces deux contrats auraient en sus l'avantage de la flexibilité, puisqu'ils sont censés pouvoir être conclus avec une grande souplesse et sans formalisme particulier.

Cependant, l'un comme l'autre présentent également de nombreux inconvénients, dans la mesure où les conséquences qu'ils emportent peuvent s'avérer très contraignantes et quasiment confiscatoires, en particulier pour le propriétaire.

Ainsi, dans l'hypothèse du recours au commodat, tant dans le cadre du covoiturage que de l'autopartage, il convient de préciser le cadre strict dans lequel il conviendrait qu'il soit circonscrit.

Il est indispensable que le recours au prêt à usage soit très strictement défini dans un cadre contractuel.

En effet, selon ce qui est exposé en annexe, le contrat de prêt est désavantageux pour le prêteur.

Il conviendrait notamment d'encadrer la durée du contrat de prêt et de fixer les conditions de prise en charge des frais d'entretien.

En exécution de l'obligation d'information mise à la charge du prêteur, les défauts du véhicule dont il a connaissance devront être mentionnés lors de la conclusion du contrat.

Par conséquent, il serait indispensable de conclure un contrat distinct pour chaque emprunteur et pour chaque emprunt, assorti d'un terme certain, ou d'une durée limitée (en nombre d'heures ou de jours par exemple).

Par ailleurs, afin de préserver les droits du propriétaire du véhicule, il serait utile de prévoir une clause contractuelle au terme de laquelle l'emprunteur serait tenu de dédommager le propriétaire en cas de perte par cas fortuit.

Ces précisions valent également pour le recours à la location.

Or, dans ce cadre contractuel, il serait indispensable, afin d'éviter toute contestation ultérieure sur l'état du véhicule, d'établir un état des lieux lors de la prise de possession et de la restitution, ainsi que de solder les comptes entre les parties à l'issue du contrat.

Il serait également nécessaire de prévoir une durée de la location, afin d'éviter les contestations relatives au moment de la restitution.

Enfin, pour permettre au loueur de préserver ses droits et protéger son véhicule, il conviendrait que ce dernier indique s'il consent ou non à ce que d'autres conducteurs utilisent le véhicule loué ; de même, il serait opportun d'encadrer les hypothèses dans lesquelles une sous-location du véhicule par le locataire peut ou non intervenir.

* * *

Ainsi, et en conclusion, il apparaît que ces deux formes contractuelles, qui ont en droit commun le mérite de la flexibilité et de la simplicité, ne sont pas à conseiller dans le cadre d'un réseau de confiance.

En effet, les contraintes contractuelles et l'information des participants des conséquences potentielles de leur engagement pourraient avoir un effet anxiogène, et, partant, dissuasif.

* * *

Législation relative aux assurances

Les développements relatifs aux assurances tant individuelles que de flotte figurant en annexe (*pages 27 et s.*) trouvent à s'appliquer à l'intégralité de la présente étude sans nécessiter d'adaptation selon le contexte étudié.

Un renvoi y sera donc d'ores et déjà fait en totalité.

II. LE COVOITURAGE ORGANISE EN RESEAU DE CONFIANCE

1. LE RESEAU DE CONFIANCE INFORMEL

Définition

Cette notion renvoie à l'hypothèse où aucune forme contractuelle spécifique n'est choisie pour organiser le réseau de confiance.

En conséquence, il conviendra, après en avoir circonscrit le cadre, d'en examiner les conséquences juridiques.

Ainsi, il est nécessaire de distinguer l'hypothèse d'un réseau de confiance organisé entre particuliers, avec désignation d'un coordinateur sans intervention ni implication d'une Agence Locale de Mobilité (ALM), puis avec implication d'une ALM, qui remplira la fonction de facilitateur ou de coordinateur.

1.1 Le réseau de confiance résultant d'une organisation informelle entre particuliers, avec un coordinateur désigné, sans implication d'une ALM

Dans ce type d'organisation, selon le cas d'espèce proposé par l'Arene :

« Une personne, que l'on appellera le coordinateur, propose à un groupe de personnes (par ex. habitants du quartier, étudiants d'un campus, salariés d'une entreprise...) de les mettre en relation pour covoiturer ensemble. Concrètement, il se charge de :

- vérifier la validité des permis de conduire et assurances*
- collecter les informations permettant les mises en relation (identité, lieu départ/destination, numéro de téléphone)*
- mettre en relation les personnes pouvant covoiturer en leur communiquant respectivement leur numéro de téléphone. »*

Selon ce cas d'espèce, il n'existe aucun cadre contractuel formalisé.

Or, il est à noter par ailleurs qu'aucune condition de forme n'est imposée pour qu'un contrat soit valable. Le consensualisme prévaut, à l'exception de cas particuliers qui requièrent la rédaction d'un acte écrit.

Le simple échange de consentements peut donc être suffisant pour constituer un contrat.

La question se pose en l'espèce de l'existence d'un contrat entre le coordinateur et l'utilisateur d'une part, et le conducteur et le passager d'autre part.

1.1.1 La relation coordinateur/usager

- Qualification

Ainsi qu'il a été exposé ci-dessus, le consensualisme justifie à lui seul, dans certaines conditions, l'existence d'un contrat.

Par ailleurs, l'élément financier peut également influencer sur la qualification qui sera donnée au fait juridique.

A cet égard, il est à noter que l'article 1105 du Code civil institue le contrat de bienfaisance, ou contrat à titre gratuit, par lequel l'une des parties procure à l'autre un avantage sans contrepartie.

En réalité, tout dépendra de l'intention des parties, que le juge appréciera souverainement. Il est à noter cependant en règle générale que le juge reconnaît l'existence d'un tel contrat lorsqu'il s'agit de permettre à l'auteur de l'acte bénévole de se voir garanti par la personne profitant de cet acte (*Cass. 1re civ., 17 déc. 1996 : Bull. civ. 1996, I, n° 463 ; Cass. 1re civ., 27 janv. 1993 : Bull. civ. 1993, I, n° 42 ; JCP G 1993, I, 3727, n° 5, obs. G. Viney. – Cass. soc., 21 juill. 1986 : Bull. civ. 1986, V, n° 421 ; RTD civ. 1987, p. 533, obs. J. Mestre. – Comp. cependant, Cass. 2e civ., 26 janv. 1994 : JCP G 1994, I, 3809, n° 1, obs. G. Viney*).

En principe, le service rendu gracieusement à autrui ne constitue pas un contrat, à l'exception de la catégorie des contrats conclus à titre gratuit évoqués ci-dessus.

Il en va différemment lorsque le coordinateur est rémunéré de son intervention.

Dans ce cas, il ne fait aucun doute qu'une contrepartie spécifique sera attendue de sa part.

Il deviendra débiteur d'une obligation envers les usagers qui souhaiteront un service précis et circonstancié, pour lequel ils l'auront rémunéré.

- Responsabilités

Si une relation contractuelle devait être reconnue entre le coordinateur et les usagers, il semblerait inopportun que la responsabilité contractuelle du coordinateur en cas de mauvaise exécution de son obligation conduise à une indemnisation au profit d'un bénéficiaire.

En effet, si le coordinateur ne reçoit aucune contrepartie de la part des bénéficiaires, ces derniers pourraient dès lors difficilement établir dans quelle mesure une mauvaise exécution de son obligation par le coordinateur leur porterait préjudice, puisqu'il s'agirait dans cette hypothèse d'un contrat à titre gratuit.

Cependant, ainsi qu'il a été exposé ci-avant, si les bénéficiaires du service devaient s'acquitter d'une contrepartie financière à la mise en relation que leur offre le

coordinateur, il n'est pas à exclure qu'en cas de mauvaise exécution ou d'inexécution de ses obligations par ce dernier, sa responsabilité contractuelle soit engagée.

Dans ce cas, il semblerait plus opportun de qualifier l'obligation du coordinateur d'obligation de moyens plutôt que d'obligation de résultat (*Confère annexe pages 21 et s.*).

Il est en effet plus juste de prétendre que le coordinateur use de ses compétences afin de permettre aux bénéficiaires du service de se mettre en relation et non uniquement d'aboutir à leur mise en relation de manière absolue et impérative.

L'enjeu est important car en matière d'obligation de résultat, la responsabilité sans faute prouvée peut être mise en jeu, par le seul constat de l'inexécution de l'obligation.

Par ailleurs, selon les mêmes règles, la responsabilité de l'usager pourrait être engagée dans l'hypothèse d'un défaut d'exécution de ses obligations, à condition qu'elles soient à l'origine d'un dommage.

Enfin, dans l'hypothèse où aucun lien contractuel ne saurait être identifié, ce sont les règles de la responsabilité délictuelle issue des dispositions du Code civil qui trouveront à s'appliquer, qui requièrent la réunion d'une faute, d'un dommage et d'un lien de causalité entre eux pour être engagée (*confère annexe page 23 et s.*).

Dans tous les cas, ce sont ces mêmes règles de la responsabilité du fait personnel qui s'appliqueront dans les relations existant entre les acteurs du réseau de confiance et les tiers.

1.1.2 La relation conducteur/passager

- Qualification

A l'heure actuelle, les juridictions ne reconnaissent pas de caractère contractuel à la relation qui existe entre un conducteur et un passager dans le cadre du covoiturage. Il semble en effet que les Tribunaux rechignent à alourdir et sanctionner une démarche positive telle que celle du covoiturage.

Cependant, il n'est pas exclu qu'un lien contractuel soit reconnu entre un conducteur et son passager, en application du principe du consensualisme.

En effet, on peut considérer qu'il y a contrat oral dès lors qu'il y a eu échange de consentement sur le fait même du covoiturage et sur ses conditions d'exécution. L'existence d'un contrat à titre gratuit pourrait être reconnue.

En outre, dans l'hypothèse de l'indemnisation du conducteur du véhicule, la notion de contrat à titre gratuit pourrait être écartée au profit d'un contrat à titre onéreux (il est rappelé ici que l'indemnisation ne s'entend que du remboursement des frais

éventuellement engagés dans et pour l'exercice de l'activité, et doit exclure toute notion de bénéfice).

Cette question de la qualification n'a d'intérêt réel que pour la détermination et la délimitation des responsabilités des acteurs en cas de dommage notamment.

- Responsabilités

Ainsi, si l'existence d'un contrat est reconnue, la responsabilité de ces différents intervenants pourra dès lors être interprétée comme une responsabilité contractuelle, qui pourra donner lieu à réparation en cas de dommage consécutif à une inexécution ou une mauvaise exécution d'une obligation.

Cette relation peut également être vue comme non contractuelle, si l'existence d'un contrat n'est pas reconnue.

C'est dès lors la responsabilité délictuelle des intervenants qui sera actionnée en cas de dommage consécutif à une faute.

En tout état de cause, c'est bien la responsabilité délictuelle d'un intervenant qui serait engagée, quand bien même l'existence d'une relation contractuelle serait reconnue, dès lors que le fait délictueux serait étranger au contrat et qu'il serait générateur d'un dommage au détriment de l'autre intervenant (comportement déplacé, agression...)

Enfin, et dans tous les cas, ce sont ces mêmes règles de la responsabilité du fait personnel qui s'appliqueront dans les relations existant entre les acteurs du réseau de confiance et les tiers.

1.1.3 Précautions

En dehors des questions relatives à la responsabilité des intervenants, il est complexe d'identifier des risques spécifiques consécutifs à la constitution de réseaux de confiances informels.

Cependant, afin de pallier aux éventuelles difficultés, il serait indispensable que le coordinateur, qui a pour rôle de mettre en relation des candidats au covoiturage, s'assure de la « moralité » du conducteur.

A cet effet, une copie du permis de conduire, une attestation d'assurance responsabilité civile, la copie de la carte grise et de la carte verte du propriétaire conducteur du véhicule, une copie du contrôle technique, une attestation sur l'honneur de ne pas avoir été l'objet d'une condamnation ou de contraventions pour conduite en état d'alcoolémie..., pourront être utilement demandées.

Ainsi, à tout le moins, il ne pourrait lui être reproché de mettre en relation des individus dont le comportement pourrait s'avérer dangereux.

La signature d'une charte d'engagement réciproque, telle que celles fournies à titre d'exemple par l'Arene et Voiture & co dans le cadre de la présente étude, pourrait également être proposée ou imposée aux candidats au covoiturage, qu'ils se proposent d'être conducteur ou passager.

Une telle charte permettrait aux intervenants de prendre conscience d'une simple obligation morale du respect d'autrui.

Il n'est cependant pas à écarter que les prescriptions d'une telle charte puissent être analysées comme des obligations contractuelles, notamment en fonction du degré d'implication qu'elles induisent...

Enfin, dans la présente hypothèse d'un cadre informel, il conviendrait enfin que le coordinateur agisse à titre bénévole.

Au plus, il pourrait bénéficier d'une simple indemnisation des frais qu'il serait susceptible d'engager afin d'exercer son rôle principal de mise en relation des individus (par exemple : participation aux frais de téléphone, ou de photocopie ...)

Il semble en effet peu opportun que le coordinateur soit rémunéré par les intervenants pour ses prestations.

Tout d'abord, il ne saurait être salarié à proprement parler.

En effet, cela sous-tendrait l'existence d'un contrat de travail entre les utilisateurs et le coordinateur, donc un lien de subordination hiérarchique, ce qui serait à notre sens tout à fait inopportun et dénaturerait totalement l'objectif de la création d'un réseau de confiance. Par ailleurs, cela placerait les relations des parties sous l'égide du droit du travail, dont les règles sont particulièrement contraignantes et tout à fait inadaptées au fonctionnement du cadre identifié.

Eventuellement, en dehors de tout lien hiérarchique, il pourrait agir en qualité de prestataire de services avec un statut qui serait assimilé à celui d'un travailleur indépendant, ce qui le contraindrait à établir des factures et ainsi à tenir une comptabilité rigoureuse de ses activités, et le soumettrait également à la tutelle des organismes auprès desquelles la souscription deviendrait incontournable, tels l'URSSAF...

Ainsi, le bénévolat semble être la forme la plus adaptée à l'activité du coordinateur dans le cadre d'une organisation consensuelle ou informelle.

1.2 Le réseau de confiance résultant d'une organisation informelle entre particuliers, avec un coordinateur désigné et implication d'une ALM

Est ici envisagée l'hypothèse selon laquelle le coordinateur a bénéficié d'une formation et d'outils fournis par une ALM, avec laquelle il garde un lien.

Il lui reviendrait également d'offrir un service de relais, des utilisateurs vers les ALM, pour ce qui concerne les insatisfactions issues du fonctionnement du service et pour toutes les demandes se situant hors du périmètre de son réseau de confiance.

Selon les propositions de l'Arene, l'ALM pourrait en outre exercer les fonctions suivantes :

« *Un rôle de facilitateur d'autopartage éco-citoyen :*

- *proposer un service de mise en relation d'acheteurs habitant dans le même quartier,*
- *proposer des conseils d'achat pour un véhicule peu consommateur ou propre,*
- *éventuellement mettre à disposition une forme de contrat pour faciliter la démarche des acheteurs. »*

L'ALM est supposée être une association, une institution ou un service municipal.

Pour ce qui concerne les relations coordinateur/usager et conducteur/passager, nous renvoyons aux développements qui y sont relatifs au sein du paragraphe 1.1.

1.2.1 Les rôles respectifs du coordinateur et de l'ALM

Dans l'hypothèse où l'ALM serait de statut associatif, il est conseillé que le coordinateur soit membre de l'association ALM¹.

En effet, selon les indications fournies par l'Arene, il serait souhaitable que le coordinateur respecte le savoir-faire qui lui aura été transmis par l'ALM, et également qu'un contact perdure entre eux.

Par conséquent, si le coordinateur est membre de l'association, il devra respecter les statuts et le règlement intérieur de l'ALM. (*Confère annexe pages 1 et s.*)

Ces statuts et règlement intérieurs pourraient en effet mentionner l'obligation pour le coordinateur de respecter ce qui lui a été enseigné, et rappeler les prescriptions de l'ALM en matière d'encadrement d'un réseau de confiance.

Il est en effet nécessaire de rappeler que les membres d'une association peuvent faire l'objet de poursuites disciplinaires.

¹ Par nature, cette hypothèse est exclue lorsque l'ALM est de statut public.

Dans cette hypothèse, il ne semble pas indispensable d'ajouter à cet engagement la signature d'une charte entre l'ALM et le coordinateur, sauf à y conférer une stricte valeur morale qui permettrait au coordinateur une pleine prise de conscience de son rôle.

En outre, afin d'inciter des membres potentiels de l'association à remplir ce rôle de coordinateur, leur adhésion peut être exclusive du versement de cotisations, qui ne sont pas obligatoires...

Par ailleurs, dans ce cadre, il est également possible que le règlement intérieur prévoie que le coordinateur aurait la possibilité de relayer directement les demandes des usagers, avec leur accord, qui seraient exorbitantes du cadre du réseau de confiance, ou bien simplement de les renvoyer directement à se rapprocher de l'ALM.

A cet égard, il n'est pas strictement nécessaire que les statuts d'une association ALM préexistante soient modifiés afin de permettre la mise en place des réseaux de confiance avec recours à un coordinateur. Il est en effet plus simple de modifier ou d'adopter un nouveau règlement intérieur pour ce faire, ledit règlement ayant pour fonction de compléter les statuts et de porter sur les modalités de fonctionnement interne de l'association.

Ainsi, et à la condition que l'organisation de tels réseaux de confiance, avec recours à un coordinateur, ne soit pas en contradiction avec l'objet et les statuts de l'association ALM, un règlement intérieur pourra être adapté ou adopté en ce sens.

En revanche, si un tel projet n'entre pas dans le cadre de l'objet statutaire de l'association ou est en contradiction avec les statuts de manière plus générale, il pourra être nécessaire d'envisager une modification statutaire.

Si le coordinateur n'est pas un membre de l'association ALM, il serait alors nécessaire qu'il soit signataire d'une charte d'engagement, qui préciserait son statut de particulier bénévole coordinateur.

Afin d'éviter toute implication excessive de l'ALM, il pourra être inséré dans cette charte une disposition relative à l'absence de lien hiérarchique entre elle et le coordinateur, ainsi qu'une disposition excluant la mise en œuvre de sa responsabilité dans l'hypothèse de difficultés de fonctionnement du réseau de confiance du fait du coordinateur.

Cependant et là encore, il n'est pas exclu qu'en vertu du consensualisme, l'existence d'un lien contractuel soit reconnue entre le coordinateur et l'ALM... (confère développements relatifs au contrat à titre gratuit, page 9).

Enfin, il est à noter que si le coordinateur est membre de l'association ALM, comme tout membre, il peut exiger l'application et le respect des statuts et du règlement intérieur. L'association ALM pourrait engager sa responsabilité à son égard en cas de non-respect de ces documents.

Les développements qui précèdent ne peuvent bien évidemment pas être transposés aux hypothèses où l'ALM est de statut public. Cette dernière jouerait alors un rôle essentiellement informatif. Il lui reviendrait en effet d'informer le coordinateur du cadre dans lequel le réseau de confiance peut être organisé, ainsi que de donner des conseils divers sur la création et le fonctionnement du réseau de confiance.

1.2.2 Précautions

Si le coordinateur est un membre de l'association, il peut en être salarié.

Il peut également agir à titre de bénévole, qu'il soit ou non adhérent de l'association.

Cependant, s'il ne l'est pas, il est fortement déconseillé de recourir au salariat, en raison des contraintes qui seront alors imposées par le droit du travail et le droit social. (Confère 1.1.3).

Les questions relatives à la responsabilité des intervenants ne seront pas exorbitantes du droit commun en la matière.

Ainsi, selon la qualification juridique qui pourrait être donnée aux liens existants, la responsabilité sera contractuelle ou délictuelle (Confère 1.1.2).

Dans l'hypothèse enfin où l'ALM serait un service municipal, il est à noter que si son activité est assimilable à un service public, elle entretiendrait avec ses usagers des rapports de droit privé, à la condition que le service public en question soit un service public industriel et commercial (à l'instar d'une activité de transport...)

2. LE RESEAU DE CONFIANCE DE COVOITURAGE SOUS LA FORME ASSOCIATIVE

Ici encore il convient d'envisager le réseau de confiance organisé sous une forme associative avec et sans l'implication et l'intervention d'une ALM.

Le rôle du coordinateur est, dans ces deux hypothèses, identique à celui défini dans les développements précédents.

2.1 L'association réseau de confiance sans implication d'une ALM

2.1.1 Le contrat d'association

Le réseau de confiance peut s'organiser sous la forme d'une association.

Ainsi, des particuliers qui le souhaitent peuvent organiser un système de covoiturage en ayant recours à cette forme juridique, qui leur offrira la sécurité et l'infrastructure d'un cadre contractuel.

Pour ce faire, il leur reviendra de créer leur propre contrat d'association, ainsi que de rédiger et voter leurs statuts et leur règlement intérieur (*Confère annexe pages 1 et s.*).

Leur rôle sera également de définir l'objet de l'association.

Cet objet pourra simplement faire référence à l'organisation du covoiturage, sans qu'il soit nécessaire de le préciser outre mesure, afin notamment de ne pas « fermer les portes » à des activités connexes nouvelles.

En effet, les statuts et le règlement intérieur viendront préciser les modalités d'organisation et de fonctionnement du service.

2.1.2 Le coordinateur

Il a été indiqué ci-dessus que le coordinateur aura les mêmes fonctions que dans l'hypothèse examinée auparavant dans le cadre des développements relatifs au réseau de confiance organisé de manière informelle.

Il convient ici de définir le contexte de son intervention.

Les associations peuvent recourir à du personnel salarié ainsi qu'au bénévolat.

Par conséquent, le coordinateur pourra être soit un salarié, soit un bénévole.

Le recours au personnel salarié place l'association et son employé sous l'égide de la législation du travail et du droit social.

Dès lors, et au vu de l'objectif recherché dans la création d'un réseau de confiance, le recours à un coordinateur salarié n'apparaît pas opportun, car trop contraignant et par là même dissuasif.

L'association employeur devra en effet le rémunérer et également remplir les obligations qui lui seront imposées par la législation sociale (déclarations aux organismes administratifs, acquittement des charges sociales...)

Il serait plus conforme à l'objectif affiché de recourir au bénévolat.

La collaboration bénévole peut par ailleurs être dispensée tant par un membre de l'association que par un tiers.

Ainsi, un membre de l'association, ou un tiers, si cela est prévu et organisé par les textes de l'association, pourra exercer la fonction de coordinateur.

2.1.3 Fonctionnement

Les usagers du réseau de confiance devront être adhérents de l'association.

Il convient de rappeler ici que la participation financière, la cotisation, n'est pas obligatoire. L'association est libre de ne pas en solliciter de la part de ses nouveaux adhérents. Le fait de ne pas avoir à payer de cotisation à l'adhésion peut être incitatif pour les personnes qui seraient intéressées par le réseau de confiance.

En outre, il apparaît également plus opportun de ne pas demander de participation financière au postulant conducteur, qui apporterait, outre sa capacité de conduire, le véhicule lui-même.

La signature d'une charte d'engagement peut ne pas être nécessaire, à la condition que le règlement intérieur, qui devra être porté à la connaissance de chaque nouvel adhérent, détaille précautionneusement les règles à respecter par chacun. C'est en ce sens qu'il est préférable que les usagers adhèrent à l'association, car c'est dans cette seule hypothèse que les statuts et le règlement intérieur leur seront opposables. Il est en effet rappelé que l'irrespect de ces règles contractuelles peut donner lieu à des sanctions disciplinaires qui peuvent conduire à l'exclusion d'un membre indélicat.

Cependant et en tout état de cause, la rédaction et la signature d'une charte d'engagement ne peuvent nuire au réseau de confiance...

Enfin, pour ce qui concerne les règles de responsabilité des différents intervenants, il est à noter que le droit commun s'applique ici encore.

Ainsi, la responsabilité sera contractuelle lorsque le fait générateur se trouvera dans la sphère contractuelle (notamment dans le contrat d'association) et délictuelle au-delà.

2.2 L'association réseau de confiance avec implication d'une ALM

Selon les précisions de l'Arene, le rôle du coordinateur serait identique à celui défini dans l'hypothèse du réseau de confiance résultant d'une organisation informelle entre particuliers, avec un coordinateur désigné et implication d'une ALM (confère II. 1.1.2)

2.2.1 Le contrat d'association

Les éléments développés auparavant trouvent à s'appliquer dans ce cas de figure, pour ce qui concerne la création et la vie de l'association.

C'est le rôle de l'ALM qu'il convient d'examiner dans cette hypothèse, que celle-ci soit une personne de droit privé et/ou qu'elle dépende de près ou de loin d'une collectivité.

En effet, celle-ci accomplirait ici un rôle de parrainage du réseau de confiance (formation, fourniture d'outils, relais des demandes...).

Afin de permettre à l'ALM de s'assurer du meilleur contrôle sur le réseau de confiance, et uniquement dans l'hypothèse où l'ALM est de statut associatif, il conviendrait que ce dernier en soit membre.

Cette hypothèse est tout à fait envisageable. Ainsi qu'il a été exposé ci-dessus et en annexe, une association est libre de choisir le type de membres qu'elle souhaite voir adhérer. Ils peuvent donc être soit des personnes physiques, soit des personnes morales.

Afin d'éviter toute difficulté relative à l'adhésion de membres personnes morales, un examen minutieux des documents contractuels de l'association ALM sera indispensable.

Il ne sera pas nécessairement utile de modifier les statuts ou le règlement intérieur si ceux-ci ne restreignent pas les qualités des membres. Au contraire, cela pourrait s'avérer indispensable si les caractéristiques des membres à adhérer sont restreintes aux personnes physiques par exemple.

2.2.2 Fonctionnement

Une fois le réseau de confiance membre de l'ALM de statut associatif, il sera, comme tout membre, contraint de respecter ses statuts et règlement intérieur.

En conséquence, ceux-ci devront encadrer l'activité du réseau de confiance par rapport à l'intervention de l'ALM, et en dehors de celle-ci.

Ainsi, l'ALM pourra, de manière simple, s'assurer du respect des règles qu'elle impose au réseau de confiance, et conservera également son pouvoir disciplinaire à son encontre, comme à l'égard de tout membre personne physique.

Elle pourra également imposer au réseau de confiance un mode de fonctionnement « au quotidien », à condition que cela soit prévu aux documents contractuels que ce dernier aura signé.

Par ailleurs, un réseau de confiance qui souhaiterait se constituer sous l'égide d'une ALM pourra se voir proposer par elle des modèles types de statuts et de règlement pour sa propre création.

Enfin, il est ici nécessaire de rappeler que le réseau, membre de l'association ALM, pourra demander l'application de ses statuts et du règlement intérieur en cas de dysfonctionnement.

Par conséquent, l'ALM sera responsable devant ses membres.

Dans l'hypothèse où l'ALM souhaiterait parrainer ou aider des réseaux de confiance sans pour autant les faire adhérer, il conviendra alors qu'elle prévoie une exonération de sa responsabilité relative au contenu des informations qu'elle dispense.

Cela permettrait en outre de responsabiliser les créateurs du réseau de confiance.

Il serait également opportun, dans ce cadre, qu'elle précise qu'aucun lien contractuel ne pourra exister entre elle et le réseau. Cela lui permettra d'éviter toute « réclamation » provenant du réseau de confiance d'une part, et des usagers de ce dernier d'autre part. Cependant, une telle réserve ne fournirait pas une bonne lisibilité de l'offre de service car l'indépendance du réseau de confiance serait totale. Dès lors, si l'ALM souhaite faire l'objet d'un relais des usagers ou du réseau en cas de difficulté de fonctionnement, elle pourra le prévoir expressément.

Se pose en outre la question du relais par le coordinateur vers l'ALM, quel que soit son statut, des demandes non satisfaites dans le cadre du réseau de confiance.

Par ailleurs, il n'y a aucune objection à ce que le coordinateur mentionne aux usagers le recours éventuel aux services d'une ALM, à titre purement informatif.

Cependant, afin d'éviter toute difficulté relative à l'encadrement législatif des fichiers informatiques, il conviendrait que celui-ci ne constitue pas de fichiers autres qu'un « carnet d'adresses » qu'il serait susceptible de transmettre à l'ALM ou autres et de ne pas se voir contraint à procéder aux déclarations imposées par la loi auprès de la CNIL en cas de constitution de fichiers, quoique ceux-ci, en l'espèce, ne semblent pas revêtir de caractère commercial (le caractère commercial pourrait être découvert dans la constitution de fichiers aux fins de leur cession à titre onéreux...).

Toutefois, il n'est en aucun cas interdit à une association de répertorier ses membres.

Ainsi, les bénéficiaires du réseau de confiance pourront se voir proposer par leur association un relais et une communication des informations les concernant vers l'ALM. Il conviendra également, si l'ALM souhaite s'impliquer dans un rôle de parrainage, de spécifier aux membres du réseau de confiance la possibilité qui leur sera offerte de se retourner vers l'ALM en cas de réclamations ou de demandes à formuler.

Quant à la question de la charte d'engagement, les développements figurants au 2.1.3 de la section ci-dessus trouvent à s'appliquer, de même ceux relatifs à la mention du relais des demandes insatisfaites auprès de l'ALM.

Il n'est en outre pas superflu de noter qu'ici encore, le caractère solennel d'une telle charte pourra inciter les membres à respecter les engagements pris.

Par ailleurs le droit commun de la responsabilité s'appliquera aux relations existantes entre les différents intervenants.

Ainsi, la responsabilité sera contractuelle lorsque le fait générateur se trouvera dans la sphère contractuelle (notamment dans le contrat d'association) et délictuelle au-delà.

III. L'AUTOPARTAGE ORGANISE EN RESEAU DE CONFIANCE

Dans l'hypothèse d'un autopartage organisé en réseau de confiance, le cadre informel peut difficilement être envisagé. En effet, l'autopartage induit l'application de règles de droit spécifiques, dans la mesure où les véhicules qui seront utilisés devront faire l'objet d'un statut particulier en termes de propriété.

1. LE RESEAU DE CONFIANCE D'AUTOPARTAGE SOUS LA FORME D'UNE INDIVISION

L'indivision est définie et régie par les articles 815 et suivants du Code civil (*Confère annexe pages 6 et s.*).

Un bien est en indivision lorsque s'exercent sur lui, de manière conjointe, plusieurs droits de même nature, tel le droit de propriété. Les personnes titulaires de ces droits sont appelées les indivisaires.

L'indivision permet notamment l'acquisition collective d'un bien. Chaque indivisaire est alors propriétaire du bien à hauteur de sa quote-part. Les quotes-parts ne sont pas nécessairement égales entre-elles.

Dans le strict respect des dispositions du code civil, les indivisaires peuvent organiser comme ils l'entendent leur indivision.

Ici encore, il est nécessaire d'envisager la création d'une indivision sans implication d'une ALM, puis avec son intervention.

1.1 L'indivision sans implication d'une ALM

Ainsi qu'il a été défini en introduction, l'autopartage, au sens premier du terme, consiste en l'achat en commun d'un véhicule.

Un coordinateur pourra utilement intervenir en vue de gérer l'indivision et donc l'autopartage sous tous ses aspects, du financier à l'organisationnel.

1.1.1 Qualification et fonctionnement

L'acquisition en commun d'un véhicule par des particuliers répondra à la définition de l'indivision et se placera automatiquement sous l'égide des dispositions du Code civil applicables à la matière.

En outre, il est intéressant de noter que, le formulaire **cerfa** n°10672*03 de demande de certificat d'immatriculation d'un véhicule présente une rubrique relative au nombre de personnes titulaires du certificat d'immatriculation en cas de « multipropriété ».

Or, ainsi qu'il est développé en annexe, l'indivision est une exception au caractère exclusif du droit de propriété.

Le corollaire de ce défaut d'exclusivité réside dans le caractère instable de l'indivision, qui permet à chacun des indivisaires d'en demander le partage.

Ainsi, selon les dispositions de l'article 815 du Code civil :

« Nul ne peut être contraint de demeurer dans l'indivision et le partage peut toujours être provoqué [...] »

Dès lors, l'acquisition d'un véhicule en commun et l'organisation d'un autopartage peuvent se trouver compromises dans l'hypothèse où l'un des indivisaires souhaiterait s'affranchir de l'indivision.

Les autres indivisaires disposeront certes d'un droit de préemption sur la quote-part de l'indivisaire sortant, mais une telle incertitude sur l'avenir de leur organisation pourrait dissuader les candidats à la création d'un réseau de confiance.

Il est à noter ici encore que l'organisation de l'indivision entre les indivisaires reste consensuelle, à la condition de respecter les règles du Code civil qui lui sont applicables.

Afin de pallier à ces difficultés, ainsi que de permettre aux indivisaires d'acquérir une certaine sécurité sur l'avenir du réseau de confiance, il convient de se référer aux articles 1873-1 et suivants du Code civil (*Confère annexe*).

Ces dispositions permettent en effet d'organiser l'indivision sous la forme d'une convention, qui, pour une durée déterminée, apportera une certaine stabilité aux propriétaires.

La durée maximale de cette convention est de cinq ans, renouvelable par tacite reconduction.

Les indivisaires répondront entre eux de leur responsabilité contractuelle en cas d'inexécution de leurs obligations issues de la convention d'indivision.

Enfin, ils seront également susceptibles d'engager leur responsabilité délictuelle à l'égard des tiers et entre eux dans l'hypothèse où le fait générateur du dommage susceptible d'engager cette responsabilité se situe en dehors de la sphère contractuelle.

1.1.2 Le coordinateur

Selon les possibilités prévues au Code civil relatives à la convention d'indivision, un gérant pourra être nommé par les indivisaires, qui sera indifféremment choisi parmi eux ou non.

Il est donc tout à fait concevable qu'un tel gérant exerce les tâches qui pourraient être dévolues à un coordinateur.

Celui-ci, conformément à la loi, pourra être rémunéré par les indivisaires.

Il sera donc imaginable que le « gérant-coordinateur » se voit déléguer, par les indivisaires, l'organisation de l'autopartage.

Le gérant engagera par ailleurs sa responsabilité vis-à-vis des indivisaires et devra en tout état de cause rendre compte de sa gestion.

Les mêmes règles s'appliqueront en matière de responsabilité des indivisaires envers le gérant qu'ils auront désigné.

1.2 L'indivision avec implication d'une ALM

Dans cette hypothèse, l'intégralité des éléments et règles mentionnés ci-dessus trouvera également à s'appliquer.

A l'autopartage organisé sous la forme d'une indivision s'ajoute ici l'intervention d'une ALM, qui sera essentiellement limitée à la diffusion d'informations utiles à la création et à l'organisation du réseau de confiance.

L'ALM pourra donc, selon les préconisations fournies par l'Arene :

- proposer une mise en relation d'acheteurs susceptibles de constituer un réseau de confiance, par exemple entre habitants d'un même quartier,
- proposer des conseils d'achats pour des véhicules « propres » et peu consommateurs d'énergie,
- mettre à la disposition des candidats un modèle de convention d'indivision pour faciliter la démarche des acheteurs.

Les développements relatifs à la qualification de l'intervention de l'ALM et aux précautions qui suivent ne sont pas réellement différenciables, que l'ALM soit une association ou bien dépende d'une collectivité et exerce une activité assimilable à un service public (industriel et commercial).

1.2.1 Qualification de l'intervention de l'ALM

L'intervention de l'ALM pourra être qualifiée de contractuelle ou non.

(Pour la qualification contractuelle et les obligations, Confère annexe pages 21 et s.)

Ainsi, si aucune contrepartie financière n'est perçue par l'ALM en rémunération du service rendu, il est probable que son intervention ne soit pas qualifiée de contractuelle.

Au plus, un contrat à titre gratuit pourra être décelé, qui n'aurait pas vocation à engager sa responsabilité contractuelle.

Cependant, cela ne dispensera pas l'ALM de prendre certaines précautions dans le cadre de son intervention.

1.2.2 Précautions

Selon le degré d'implication de l'ALM, toutes les activités délimitées ci-dessus seraient susceptibles d'engager sa responsabilité.

Ainsi, il lui est conseillé, d'une manière générale, d'indiquer, tant à l'oral que par écrit, qu'en tout état de cause, elle ne saurait être tenue responsable du contenu des informations qu'elle délivre. Son rôle doit en effet rester purement informatif.

Si l'on détaille les éléments suggérés par l'Arene de son intervention, il est possible de fournir les préconisations suivantes.

Pour ce qui concerne la délivrance d'informations au sujet des caractéristiques des véhicules, il conviendrait de ne conseiller aucune marque ni modèle de voiture. En effet, il est préférable d'éviter un éventuel mécontentement d'un acheteur potentiel...

Ainsi, ces informations sur les véhicules peuvent être, à notre sens, suffisamment dispensées par la fourniture de critères selon lesquels un véhicule peut-être classé parmi ceux peu consommateurs ou « propres », auxquels les acquéreurs potentiels pourront se référer afin de faire leur choix.

Enfin, pour ce qui concerne le modèle de contrat d'indivision qui serait mis à disposition des candidats par l'ALM, il serait nécessaire de faire savoir que ce modèle est fourni à titre simplement indicatif, sans que sa responsabilité puisse être engagée en raison de son contenu.

Ainsi, les usagers conserveraient l'entière maîtrise de leur organisation contractuelle.

Cependant, dans l'hypothèse d'une ALM de statut associatif, si celle-ci souhaitait s'engager plus avant dans le processus, elle-même ou bien l'un de ses membres pourrait être désigné comme gérant/coordonateur d'une indivision conventionnelle.

Cependant, l'ALM association ayant, comme toute association, un but non lucratif, elle ne devrait logiquement percevoir aucune rémunération en contrepartie de ce service rendu, à l'exception de la perception d'une cotisation due par ses membres.

Enfin, le cadre juridique qui sera donné aux relations entre l'ALM et les candidats à l'autopartage sera fonction du degré d'implication de chacun.

Ainsi, si les candidats à l'achat sont membres de l'association ALM, ils seront tenus de respecter les obligations mises à leur charge par le contrat d'association, les statuts et le règlement intérieur.

En dehors de cette hypothèse, il est possible d'envisager que les candidats à l'autopartage concluent un avant-contrat qui encadre les conditions de leur futur achat, dans lequel pourrait également être insérée une clause prévoyant l'indemnisation de ses cocontractants par celui des candidats qui se désengagerait de l'achat du véhicule et créerait par là même un déséquilibre ou une entrave à la réalisation du projet.

Enfin, il ne semble pas nécessaire de prévoir un encadrement contractuel spécifique entre les particuliers acheteurs et l'ALM, si cette dernière entend conserver un simple rôle d'informateur et de facilitateur.

2. LE RESEAU DE CONFIANCE D'AUTOPARTAGE SOUS LA FORME D'UNE ASSOCIATION

Dans cette hypothèse, un groupe de particuliers décide de se réunir sous la forme d'une association afin d'organiser entre eux un autopartage.

L'association serait alors propriétaire des véhicules, qu'elle mettrait ensuite à la disposition de ses membres selon des règles organisationnelles déterminées.

Là encore, il conviendra de différencier la création et le fonctionnement d'une telle association avec et sans l'intervention d'une ALM.

2.1 L'association réseau de confiance d'autopartage sans implication d'une ALM

2.1.1 Le contrat d'association

Au préalable, il est nécessaire d'indiquer que les développements relatifs à l'association réseau de confiance de covoiturage trouvent à s'appliquer dans le cas de l'autopartage – les termes en seront donc, pour l'essentiel, repris ici – ainsi que ceux figurant en annexe.

Des particuliers qui le souhaitent peuvent organiser un système d'autopartage en ayant recours à la création d'une association, qui leur offrira la sécurité et l'infrastructure d'un cadre contractuel.

Pour ce faire, il leur reviendra de créer leur propre contrat d'association, ainsi que de rédiger et voter leurs statuts et leur règlement intérieur (*Confère annexe pages 1 et s.*).

Leur rôle sera également de définir l'objet de l'association.

Cet objet pourra simplement faire référence à l'organisation de l'autopartage, sans qu'il soit nécessaire de le préciser outre mesure, afin notamment de ne pas « fermer les portes » à des activités connexes nouvelles.

En effet, les statuts et le règlement intérieur viendront préciser les modalités d'organisation et de fonctionnement du service.

Ici vient en outre se poser la question de l'apport et de la propriété du ou des véhicules qui seront utilisés.

- L'association qui voudra se rendre acquéreur de véhicules afin de les mettre à disposition de ses membres dans un but d'autopartage devra de préférence l'indiquer dans son objet social.

Elle devra en définir les modalités de fonctionnement dans ses statuts et son règlement intérieur.

- Par ailleurs, il est à noter que les membres eux-mêmes pourront mettre à disposition de leur association un véhicule.

Toute association peut en effet recevoir de ses membres, outre les apports en industrie, des apports en nature.

Les membres peuvent en effet céder à l'association la propriété ou la jouissance de biens meubles, sans que l'association n'ait à leur verser une contrepartie. Cet apport peut être constitué par un véhicule.

Cet apport de bien peut porter sur son entière propriété ou sur son usage uniquement, l'apporteur en conservant la propriété (usufruit).

La rédaction d'un acte écrit (le traité d'apport), est grandement conseillée, pour des motifs évidents de sécurité juridique, acte dans lequel pourra être insérée une condition d'usage spécifique ou d'affectation du véhicule, et qui pourra également prévoir la restitution par l'association en cas de non-respect de cette affectation.

2.1.2 Le coordinateur

Le coordinateur aura ici pour fonction de gérer le planning des réservations et la répartition des frais.

Ici encore les développements relatifs au réseau de confiance de covoiturage sans implication d'une ALM seront repris pour l'essentiel (*pages 6 et s.*).

Le coordinateur pourra être salarié ou bénévole de l'association réseau de confiance d'autopartage.

S'il est salarié les relations des parties se trouveront régies par la législation du travail et du droit social.

Là encore, et au vu de l'objectif recherché dans la création d'un réseau de confiance, le recours à un coordinateur salarié n'apparaît pas opportun, car trop contraignant et par-là même dissuasif.

L'association employeur devra en effet le rémunérer et également remplir les obligations qui lui seront imposées par la législation sociale (déclarations aux organismes administratifs, acquittement des charges sociales...)

Comme dans le cas d'une association de covoiturage, il serait plus conforme à l'objectif affiché de recourir au bénévolat (ce qui n'exclue bien entendu pas le remboursement des frais engagés dans et pour l'activité, en dehors de toute notion de bénéfice).

La collaboration bénévole peut par ailleurs être dispensée tant par un membre de l'association que par un tiers.

Ainsi, un membre de l'association, si cela est prévu et organisé par les textes de l'association, pourra exercer la fonction de coordinateur.

2.1.3 Fonctionnement

Les usagers du réseau de confiance devront être adhérents de l'association.

Il convient de rappeler ici que la participation financière, la cotisation, n'est pas obligatoire. Cependant, conformément à l'esprit de l'autopartage, il semblerait plus opportun de responsabiliser les membres pour ce qui concerne notamment la gestion et les frais occasionnés par les véhicules et pour ce faire d'instaurer une cotisation qui y serait affectée.

Il serait en effet profitable au réseau de confiance de voir ses membres se comporter en propriétaires des véhicules utilisés...

La signature d'une charte d'engagement peut ne pas être nécessaire, à la condition que le règlement intérieur, qui devra être porté à la connaissance de chaque nouvel adhérent, détaille précautionneusement les règles à respecter par chacun. C'est en ce sens qu'il est préférable que les usagers adhèrent à l'association, car c'est dans cette seule hypothèse que les statuts et le règlement intérieur leur seront opposables. Il est en effet rappelé que l'irrespect de ces règles contractuelles peut donner lieu à des sanctions disciplinaires qui peuvent conduire à l'exclusion d'un membre indélicat.

Cependant et en tout état de cause, la rédaction et la signature d'une charte d'engagement ne peuvent nuire au réseau de confiance...

2.2 L'association réseau de confiance d'autopartage avec implication d'une ALM

Selon les précisions de l'Arene, le rôle du coordinateur serait identique à celui défini dans l'hypothèse du réseau de confiance résultant d'une organisation informelle entre particuliers, avec un coordinateur désigné et implication d'une ALM (confère II. 1.1.2)

Selon les propositions de l'Arene, l'ALM pourrait exercer les fonctions incitatives suivantes :

- « Un rôle de facilitateur d'autopartage éco-citoyen :*
- proposer un service de mise en relation d'acheteurs habitant dans le même quartier,*
 - proposer des conseils d'achat pour un véhicule peu consommateur ou propre,*
 - éventuellement mettre à disposition une forme de contrat pour faciliter la démarche des acheteurs. »*

Les développements qui suivent ne s'appliqueraient strictement que dans l'hypothèse où l'ALM prendrait la forme d'une association.

En effet, ces développements sont relatifs à l'adhésion de l'association réseau confiance à une association ALM. Cependant, une association pouvant exercer, sur délégation, une mission de service public, ils trouveront également à s'appliquer dans cette hypothèse.

2.2.1 Le contrat d'association

Les éléments développés auparavant trouvent à s'appliquer dans ce cas de figure, pour ce qui concerne la création et la vie de l'association.

C'est le rôle de l'ALM qu'il convient d'examiner dans cette hypothèse.

En effet, celle-ci accomplirait ici un rôle de parrainage du réseau de confiance (formation, fourniture d'outils, relais des demandes...).

Afin de permettre à l'ALM de s'assurer du meilleur contrôle sur le réseau de confiance, il conviendrait que ce dernier en soit membre.

Cette hypothèse est tout à fait envisageable. Ainsi qu'il a été exposé dans la deuxième partie de la présente étude ainsi qu'en annexe, une association est libre de choisir le type de membres qu'elle souhaite voir adhérer. Ils peuvent donc être soit des personnes physiques, soit des personnes morales.

Afin d'éviter toute difficulté relative à l'adhésion de membres personnes morales, un examen minutieux des documents contractuels de l'association ALM sera indispensable.

Il ne sera pas nécessairement utile de modifier les statuts ou le règlement intérieur si ceux-ci ne restreignent pas les qualités des membres. Au contraire, cela pourrait s'avérer indispensable si les caractéristiques des membres à adhérer sont restreintes aux personnes physiques par exemple.

2.2.2 Fonctionnement

Une fois le réseau de confiance membre de l'ALM, il sera, comme tout membre, contraint de respecter ses statuts et règlement intérieur.

En conséquence, ceux-ci devront encadrer l'activité du réseau de confiance par rapport à l'intervention de l'ALM, et en dehors de celle-ci.

Ainsi, l'ALM pourra, de manière simple, s'assurer du respect des règles qu'elle impose au réseau de confiance, et conservera également son pouvoir disciplinaire à son encontre, comme à l'égard de tout membre personne physique.

Elle pourra également imposer au réseau de confiance un mode de fonctionnement « au quotidien », à condition que cela soit prévu aux documents contractuels que ce dernier aura signé.

Par ailleurs, un réseau de confiance qui souhaiterait se constituer sous l'égide d'une ALM pourra se voir proposer par elle des modèles types de statuts et de règlement pour sa propre création.

Enfin, il est ici nécessaire de rappeler que le réseau, membre de l'association ALM, pourra demander l'application de ses statuts et du règlement intérieur en cas de dysfonctionnement.

Par conséquent, l'ALM sera responsable devant ses membres.

Dans l'hypothèse où l'ALM souhaiterait parrainer ou aider des réseaux de confiance sans pour autant les faire adhérer, il conviendra alors qu'elle prévoie une exonération de sa responsabilité relative au contenu des informations qu'elle dispense.

Cela permettrait en outre de responsabiliser les créateurs du réseau de confiance.

Il serait également opportun, dans ce cadre, qu'elle précise qu'aucun lien contractuel ne pourra exister entre elle et le réseau. Cela lui permettra d'éviter toute « réclamation » provenant du réseau de confiance d'une part, et des usagers de ce dernier d'autre part. Cependant, une telle réserve ne fournirait pas une bonne lisibilité de l'offre de service car l'indépendance du réseau de confiance serait totale. Dès lors, si l'ALM souhaite faire l'objet d'un relais des usagers ou du réseau en cas de difficulté de fonctionnement, elle pourra le prévoir expressément.

Se pose en outre la question du relais par le coordinateur vers l'ALM des demandes non satisfaites dans le cadre du réseau de confiance.

Par ailleurs, il n'y a aucune objection à ce que le coordinateur mentionne aux usagers le recours éventuel aux services d'une ALM, à titre purement informatif.

Cependant, afin d'éviter toute difficulté relative à l'encadrement législatif des fichiers informatiques, il conviendrait que celui-ci ne constitue pas de fichiers autres qu'un « carnet d'adresses » qu'il serait susceptible de transmettre à l'ALM ou autres et de ne pas se voir contraint à procéder aux déclarations imposées par la loi auprès de la CNIL en cas de constitution de fichiers, quoique ceux-ci, en l'espèce, ne semblent pas revêtir de caractère commercial (le caractère commercial pourrait être découvert dans la constitution de fichiers aux fins de leur cession à titre onéreux...).

Cependant, il n'est en aucun cas interdit à une association de répertorier ses membres.

Ainsi, les bénéficiaires du réseau de confiance pourront se voir proposer par leur association un relais et une communication des informations les concernant vers l'ALM. Il conviendra également, si l'ALM souhaite s'impliquer dans un rôle de parrainage, de spécifier aux membres du réseau de confiance la possibilité qui leur sera offerte de se retourner vers l'ALM en cas de réclamations ou de demandes à formuler.

Quant à la question de la charte d'engagement, les développements figurants au 2.1.3 de la partie II de la présente étude trouvent à s'appliquer, de même que ceux relatifs à la mention du relais des demandes insatisfaites auprès de l'ALM.

Il n'est en outre pas superflu de noter qu'ici encore, le caractère solennel d'une telle charte pourra inciter les membres à respecter les engagements pris.

Par ailleurs le droit commun de la responsabilité s'appliquera aux relations existantes entre les différents intervenants.

Ainsi, la responsabilité sera contractuelle lorsque le fait générateur se trouvera dans la sphère contractuelle (notamment dans le contrat d'association) et délictuelle au-delà.

2.3 Le réseau de confiance géré par une ALM de statut associatif²

Ici sera sommairement envisagée l'hypothèse selon laquelle une ALM mettrait à disposition un ou plusieurs véhicules lui appartenant auprès de ses propres membres organisés en réseaux de confiance informels.

Dans ce cas, il convient de se référer aux développements du 2 de la partie III de la présente étude.

En effet, l'ALM aurait alors un rôle similaire à celui de l'association réseau de confiance.

² Le cas d'une ALM gérant un « service public » d'autopartage, c'est-à-dire créé et géré par une collectivité publique, s'éloignant de l'esprit des réseaux de confiance (informels, entre particuliers ...), il n'a pas été choisi de le traiter dans ce développement.

Elle devra mettre en œuvre les règles de fonctionnement attachées à la mise à disposition des véhicules dont elle est propriétaire.

Les règles relatives aux divers liens de responsabilité entre l'ALM et ses membres qui y sont développées y seront également applicables.

Ces développements s'appliqueront bien évidemment dans l'hypothèse où l'ALM est constituée sous la forme d'une association.

Si cette association s'est vue déléguer une mission de service public qualifié d'industriel et commercial, ce sont également ces règles de droit privé qui trouveront à s'appliquer.

3. LE RESEAU DE CONFIANCE D'AUTOPARTAGE SOUS LA FORME D'UNE SCIC

(Confère annexe pages 4 et s.)

L'objectif de la SCIC est de répondre à un intérêt collectif, afin d'offrir des services, dans un but désintéressé, lorsque le domaine d'activité concerné est délaissé habituellement sur le marché en raison notamment de son défaut de rentabilité.

Dans le cadre de cette étude, il convient d'envisager l'hypothèse selon laquelle une ALM ou des particuliers souhaiteraient créer un service d'autopartage sous la forme d'un réseau de confiance.

Cependant, ainsi qu'il est exposé en annexe, la constitution d'une SCIC s'avère lourde, car sa forme sociale est calquée sur les formes des sociétés commerciales, avec constitution d'un capital et d'une équipe dirigeante affublée des responsabilités, droits et obligations des dirigeants sociaux desdites sociétés.

En outre, afin de pouvoir remplir son objectif et mériter la qualification de SCIC, celle-ci doit obtenir un agrément préfectoral.

Enfin, leur fonctionnement s'avère trop lourd et trop complexe pour répondre à l'objectif de proximité d'un réseau de confiance.

Il est vrai cependant qu'il existe à l'heure actuelle des SCIC qui interviennent dans le domaine de l'autopartage.

Elles ont pour but d'organiser la gestion d'un parc automobile, propriété des membres de la SCIC.

Ces SCIC sont principalement constituées en vue de mettre en location des véhicules dans des conditions simplifiées au regard de celles offertes par les sociétés commerciales de location traditionnelles, au profit de personnes inscrites auprès d'elles afin de bénéficier du service.

L'intérêt collectif résiderait donc dans l'accès facilité au transport ainsi que dans la préservation de l'environnement par la réduction du parc automobile en diminuant l'intérêt individuel à l'acquisition d'un véhicule personnel.

Il est également à noter que le Conseil d'Etat lui-même, dans un avis en date du 27 juin 1972, relatif à l'éventuelle constitution d'une concession de service public d'autopartage, avait retenu le caractère d'intérêt général d'un tel service (CE Section des travaux public, 27 juin 1972, n°308.311). A la lumière de cet avis, l'intérêt collectif requis pour la création d'une SCIC semble acquis.

La SCIC permet également aux personnes qui le souhaitent d'acquérir des parts sociales auprès d'elle, qui donnent la possibilité d'utiliser, sous certaines conditions préalablement convenues, les véhicules de son parc, sans recourir à la location.

Par ailleurs, les SCIC d'autopartage permettent également aux non-membres de souscrire un abonnement, afin de louer des véhicules dans les conditions prédéfinies dans le cadre de cet abonnement.

C'est donc dans une perspective bien plus étendue que celle du simple réseau de confiance que la création et la constitution d'une SCIC devront être envisagées, qui apparaît donc particulièrement inadaptée dans ce cas précis.

* *
 *
 *
 *

ARENE – RESEAU DE CONFIANCE

<i>Intitulé</i>	<i>Page</i>
INTRODUCTION – DEFINITIONS.....	3
Le réseau de confiance.....	3
Le covoiturage et l'autopartage.....	3
L'Agence Locale de Mobilité (ALM).....	4
Le coordinateur.....	4
La responsabilité des intervenants.....	4
Problématique.....	4
I. LIMITES DU CHAMP D'ETUDE.....	5
1. EXCLUSION DU DROIT DES TRANSPORTS ET DE CERTAINS CONTRATS ADMINISTRATIFS.....	5
1.1 Exclusion du droit des transports.....	5
1.2 Exclusion du recours aux contrats administratifs tels que délégations de service public et marchés publics.....	5
2. EXCLUSION DU RECOURS AUX SOCIETES CIVILES ET COMMERCIALES.....	6
3. EXCLUSION DE DEUX FORMES CONTRACTUELLES PEU RECOMMANDEES : LE PRET A USAGE (OU COMMODAT) ET LA LOCATION.....	7
3.1 Définition.....	7
3.2 Application au covoiturage et à l'autopartage.....	7
Législation relative aux assurances.....	9
II. LE COVOITURAGE ORGANISE EN RESEAU DE CONFIANCE.....	10
1. LE RESEAU DE CONFIANCE INFORMEL.....	10
1.1 Le réseau de confiance résultant d'une organisation informelle entre particuliers, avec un coordinateur désigné, sans implication d'une ALM.....	10
1.1.1 La relation coordinateur/usager.....	11
1.1.2 La relation conducteur/passager.....	12
1.1.3 Précautions.....	13
1.2 Le réseau de confiance résultant d'une organisation informelle entre particuliers, avec un coordinateur désigné et implication d'une ALM.....	15
1.2.1 Les rôles respectifs du coordinateur et de l'ALM.....	15
1.2.2 Précautions.....	17
2. LE RESEAU DE CONFIANCE DE COVOITURAGE SOUS LA FORME ASSOCIATIVE.....	17
2.1 L'association réseau de confiance sans implication d'une ALM.....	18
2.1.1 Le contrat d'association.....	18
2.1.2 Le coordinateur.....	18
2.1.3 Fonctionnement.....	19
2.2 L'association réseau de confiance avec implication d'une ALM.....	19

2.2.1 Le contrat d'association.....	20
2.2.2 Fonctionnement.....	20
III. L'AUTOPARTAGE ORGANISE EN RESEAU DE CONFIANCE.....	23
1. LE RESEAU DE CONFIANCE D'AUTOPARTAGE SOUS LA FORME D'UNE INDIVISION.....	23
1.1 L'indivision sans implication d'une ALM.....	23
1.1.1 Qualification et fonctionnement.....	23
1.1.2 Le coordinateur.....	25
1.2 L'indivision avec implication d'une ALM.....	25
1.2.1 Qualification de l'intervention de l'ALM.....	26
1.2.2 Précautions.....	26
2. LE RESEAU DE CONFIANCE D'AUTOPARTAGE SOUS LA FORME D'UNE ASSOCIATION.....	27
2.1 L'association réseau de confiance d'autopartage sans implication d'une ALM.....	27
2.1.1 Le contrat d'association.....	27
2.1.2 Le coordinateur.....	28
2.1.3 Fonctionnement.....	29
2.2 L'association réseau de confiance d'autopartage avec implication d'une ALM.....	30
2.2.1 Le contrat d'association.....	30
2.2.2 Fonctionnement.....	31
2.3 Le réseau de confiance géré par une ALM de statut associatif.....	32
3. LE RESEAU DE CONFIANCE D'AUTOPARTAGE SOUS LA FORME D'UNE SCIC.....	33