



HAL
open science

Code des transports et code de la route : des interactions réciproques Anne Kletzlen

Anne Kletzlen

► **To cite this version:**

Anne Kletzlen. Code des transports et code de la route : des interactions réciproques Anne Kletzlen. 2020. hal-02514643

HAL Id: hal-02514643

<https://hal.science/hal-02514643v1>

Preprint submitted on 22 Mar 2020

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Code des transports et code de la route : des interactions réciproques

Anne Kletzlen

Le travail de codification, c'est-à-dire de regroupement dans un texte d'origine gouvernementale d'un ensemble de dispositions législatives ou réglementaires concernant un même domaine¹, entrepris par les pouvoirs publics en 2000 a conduit au toilettage et à la réécriture du code de la route promulgué en 1958 et à l'édiction du code des transports.

Jusqu'à l'aube du XXI^e siècle, les modes de transport -ferroviaire, routier, maritime et aérien- faisaient l'objet d'une réglementation spécifique. Car chaque droit repose sur des sources différentes. Ainsi, le droit maritime est un droit essentiellement international et coutumier, le droit aérien repose sur des conventions internationales. Les transports aériens comme les transports maritimes sont soumis aux risques de la navigation contrairement aux transports terrestres -dont le mode fluvial fait partie. Il faut également tenir compte de l'objet de l'activité de transport -personnes ou marchandises- et du caractère interne ou international du transport. D'où une multitude de codes : code de la navigation intérieure, code maritime, code de l'aviation civile. code des voies navigables etc.

Le code des transports régit le transport routier tandis que le code de la route concerne les normes des véhicules, y compris de transport organisé, et la circulation des véhicules. Le premier s'intéresse exclusivement aux activités commerciales effectuées par des professionnels contrairement au second. Et c'est ce dernier, le code de la route donc, qui a conditionné l'édiction de prescriptions du code des transports. À son tour, le code des transports impacte toute refonte du code de la route par ses dimensions organisationnelles, économiques et environnementales. C'est ce qu'on va voir en montrant que diverses lois ont entraîné des recompositions dans la "philosophie" des codes depuis leur promulgation.

¹ Sur le concept, le travail de codification et sa nécessité, cf. Oppetit, 1998.

I : Du code de la route au code de la rue

Le code de la route du 15 décembre 1958 a été promulgué à la faveur de l'entreprise de codification réalisée lors du passage de la IV^o à la V^o République, période durant laquelle l'administration a vidé de ses tiroirs les textes qui étaient en attente de consécration législative. Le code de la route est un code pénal de la route. Il a été conçu à des fins de protection de l'infrastructure routière et de ses ouvrages d'art dans un contexte de préférence donnée au rail sur la route. L'accent est pourtant mis sur la responsabilité des conducteurs en raison des stratégies politiciennes. Le poids de la sécurité routière est déferé sur les conducteurs (Kletzlen, 2000).

La refonte du code de la route par voie d'ordonnance le 22 septembre 2000 tendait à remédier à son caractère confus et illogique : celui-ci est une conséquence de sa longue et sinueuse fabrication. Il n'était pas rationnel que l'art. 1 du code concerne la conduite en état d'ivresse et que plus loin on parle de la conduite sous un état éthylique. La réécriture répond à des besoins de lisibilité et de cohérence.

Contrairement à celle de 1958, la codification de 2000 est à droit constant : elle se contente de recenser et de compiler les textes existants sans aucune innovation juridique, sauf les modifications "rendues nécessaires pour assurer le respect de la hiérarchie des normes et la cohérence rédactionnelle des textes". Ainsi, en cas de divergence entre deux codes, le souci d'harmoniser le droit l'a emporté pour privilégier un texte sur l'autre. Le code pénal promulgué en 1992 a prévalu sur le code de la route car il est plus récent. Cela a notamment été le cas à propos de la récidive des quatre premières classes de contraventions.

Un nouveau plan a été retenu. Les dispositions sont présentées selon une logique rigoureuse : le livre I comprend des dispositions générales, le livre II rassemble tout ce qui concerne le conducteur, le livre III concerne le véhicule, le livre IV porte sur l'usage des voies. De ce plan global se dégage l'idée que l'usage des voies -la circulation routière- implique un certain nombre de conditions préalables tenant au conducteur et aux véhicules qu'il pilote.

Les dernières normes sur les poids et dimensions des véhicules (longueur, largeur, hauteur) ont été fixées par une directive européenne de 1996. Les normes de poids répondent à un souci de sécurité et de protection de la chaussée ; c'est pourquoi le non respect de ces normes constitue une contravention de 4^o classe.

Les règles de circulation (limites de vitesse, limiteur de vitesse par construction, restrictions de circulation [interdictions de circulation, dérogations aux interdictions de circulation]) sont internationales. Définies par la convention internationale de Vienne de 1968, elles ont été intégrées au code des transports.

En ce qui concerne les règles de circulation, c'est le code de la route qui a conditionné les prescriptions du code des transports. Par ailleurs, un décret du 28 novembre 2018 relatif aux véhicules de transports urbains de personnes introduit dans le code de la route de nouveaux concepts de véhicules urbains : la navette urbaine, le train urbain. Destinés au transport en commun de personnes, ces nouveaux véhicules ont vocation à être modulables afin de s'intégrer dans les centres urbains.

De même, les transports exceptionnels sont réglementés par le code de la route.

En revanche, c'est le code des transports qui fixe la réglementation concernant les taxis (accès à la profession, autorisation de stationnement etc.), les voitures de transport avec chauffeurs, les centrales de réservation.

L'évolution des transports, la prise en compte des enjeux environnementaux et sanitaires liés à la pollution ont entraîné de nouveaux usages d'autres modes comme les vélos. Et dès 2008, sous l'impulsion du comité interministériel de sécurité routière, un code de la rue a été défini à partir d'une expérience belge tendant à une circulation apaisée entre tous les usagers (cf. www.securite-routiere.gouv.fr). Dans cette perspective, la vitesse dans les villes a été abaissée de 60 à 50 km/h, des zones 30 ont été créées pour les piétons et les cyclistes.

Le principe de prudence à l'égard des plus vulnérables, notamment les piétons, est mis en avant. Des zones de rencontre, ouvertes à tous les modes de transport, mais dans lesquelles les piétons ont la priorité sur tous, sont instaurées : limitation de la vitesse à 20 km/h, aménagement spécifique d'espaces de stationnement pour les véhicules motorisés. Les zones spécifiques -zone 30, zone de rencontre et zone piétonne- bénéficient d'une unité de règles et de signalisation partout en France. La cohabitation de tous les usagers est facilitée et encouragée.

Le code de la rue prend en considération tous les usagers de la voie publique. Il rappelle aux automobilistes la nécessité de redoubler de vigilance envers les plus vulnérables. Il renforce aussi la sécurité en prônant une signalisation claire et des règles de circulation et de

stationnement spécifiques. Enfin, il favorise l'écologie en privilégiant les modes de circulation doux en ville.

2 : Du code des transports à la future loi sur les mobilités

Promulgué par une ordonnance du 26 octobre 2000, le code des transports concerne les déplacements de personnes et de marchandises internes et internationaux. Le transport routier en est le premier mode d'acheminement, ainsi que le plus polluant.

Le code des transports comporte des dispositions communes à tous les modes et des dispositions spécifiques à chaque mode. Pour chaque mode, il pose les conditions d'accès et d'exercice de la profession de transporteur. Pour les transporteurs routiers, ces conditions administratives (permis de conduire, capacités financières, conditions d'honorabilité etc. inscription sur un registre spécifique) sont assorties du respect de la réglementation des temps de repos et de travail. Cette réglementation sociale est d'essence européenne ; elle est fixée par le code du travail.

Le code des transports traite aussi du cabotage -c'est la possibilité pour des transporteurs non français de réaliser des activités de transport en France. Enfin, il fixe les règles relatives au contrat de transport qui ne sont pas les mêmes selon l'objet du transport.

Le code définit les grandes orientations de transport ; il présente aussi l'organisation des systèmes de transport et précise le rôle de l'Etat et des collectivités locales en la matière. Il promeut un système de transport tenant compte des impératifs environnementaux. Il traite de la sûreté et de la sécurité des transports.

1 : L'organisation administrative des transports

Elle est déterminée par la loi d'organisation des transports intérieurs (LOTI) laquelle, maintes fois amendée sous l'effet des reconfigurations administratives et sociétales, va être remplacée par la loi d'orientation des mobilités (LOM), en cours d'élaboration par le Parlement.

La LOM est votée en procédure accélérée, c'est-à-dire qu'elle ne sera examinée qu'une seule fois par le Sénat et l'Assemblée, au lieu de deux. Première chambre à discuter sur

le texte, le Sénat a voté en mars 2019 une version largement modifiée du projet de loi du gouvernement déposé en novembre 2018. L'Assemblée nationale a adopté le texte le 18 juin 2019. Une commission mixte paritaire rédigera le texte définitif.

A : La LOTI (Loi d'organisation des transports intérieurs du 30 décembre 1982)

La loi, appelée loi Fiterman du nom du ministre des transports de l'époque, proclame un droit au transport. Elle fixe les règles générales gouvernant l'organisation des transports et les différents modes. Elle ne s'applique pas à l'organisation des transports en Île-de-France : celle-ci est fixée par le décret du 14 novembre 1949. Le STIF devenu Île-de-France Mobilités est l'autorité organisatrice de transport en Île-de-France.

Modifiée maintes fois depuis 1982, la LOTI, d'une part, libéralise le transport routier et, d'autre part, met en place une planification des transports à l'échelle régionale.

La libéralisation du transport routier de personnes et de marchandises est l'aboutissement d'un mouvement qui petit à petit, au fil des changements économiques et politiques, a allégé les contraintes pesant sur le transport routier.

En effet, entre les années 30 et 60, la politique des transports consistait à privilégier le rail sur la route en matière de marchandises notamment (Niertz, 1999). D'où un contingentement du transport routier : celui-ci était soumis à autorisation administrative. D'où aussi la mise en place de licence -de grande distance notamment- nécessaire pour effectuer des transports supérieurs à 250 kms. On désigne cette réglementation du transport routier par l'expression "coordination des transports". Bien que les règles objets de cette coordination soient aujourd'hui supprimées, on parle toujours de coordination des transports. C'est resté dans le jargon professionnel.

Sous l'effet notamment du positionnement des ingénieurs des Ponts et Chaussées au sein de l'appareil étatique et la création d'un réseau autoroutier performant, on s'est orienté à partir des années 60 vers la mise en place d'un partage du trafic entre les modes ferroviaire et routier et d'une inter-modalité. Une instance locale est chargée de répartir le trafic entre le rail et la route.

Les transports collectifs non urbains - ou transports par autocar sont soumis à la réglementation communautaire relative à l'accès à la profession de transporteur et à l'exercice des activités de transport de personnes. Ces transports se répartissent entre services privés et services publics. Les premiers relèvent d'une activité commerciale, ils sont soumis à autorisation administrative, les seconds d'une activité de service public. Il s'agit là d'activités d'intérêt général prises en charge par une autorité publique ou, sous le contrôle de cette dernière, par une personne privée. Continuité, égalité, adaptabilité caractérisent les services publics.

Parmi les services publics de transport, on distingue les services réguliers publics, les services à la demande, les services occasionnels publics. La LOTI précise que les départements organisent l'ensemble des transports collectifs non urbains situés sur leur territoire (notamment les transports scolaires), les régions pilotent les réseaux régionaux. Les communes, quant à elles, peuvent, sur délégation des départements, organiser les transports scolaires et lignes desservant leur propre territoire.

La LOTI met en place des plans de déplacement urbains. Il s'agit là d'un outil de planification pour l'organisation des transports, la coordination de l'usage des voies publiques et du stationnement par les différents modes de déplacement. Il s'agit également de la mise en accessibilité du réseau pour les personnes à mobilité réduite. Ces plans concertés avec les usagers doivent prévoir les travaux nécessaires et les moyens financiers mobilisables, ainsi que des mesures de suivi et d'évaluation. Ils sont obligatoires dans les communes supérieures à 100 000 habitants.

Un périmètre de transport urbain de personnes doit être défini sur le territoire de la commune.

B : La Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie du 30 décembre 1996

Appelée Nouvelle loi sur l'Air, LAURE ou encore loi Lepage, la loi du 30 décembre 1996 impose l'instauration de systèmes de modélisation et de prévision de la pollution, ainsi qu'un système d'astreinte pour le personnel des associations agréées à contrôler la qualité de l'air.

Afin de lutter contre la pollution, cause de mortalité et de maladies respiratoires, la loi incite à la mise au point d'itinéraires cyclables. C'est pourquoi en 1997 le Comité interministériel de

sécurité routière demande une modification du code de la route pour promouvoir le vélo et assurer la sécurité des cyclistes.

Par ailleurs, la loi renforce le droit à l'information du public, en élargissant les obligations de l'État. Dans cette perspective sont mis en place le plan régional de la qualité de l'air et le plan de protection de l'atmosphère. Le code des transports prévoit les mesures à prendre en cas de pics de pollution.

Plus tard, la loi sur la transition énergétique de 2015 prônera le développement des transports doux, des modes de transport les moins polluants et la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit d'améliorer la qualité de l'air pour protéger la santé de la population.

C: Loi SRU (Solidarité et renouvellement urbain) 13 décembre 2000

La loi réaffirme le principe d'une diminution souhaitable du trafic automobile.

Dans le prolongement de la LOTI, la loi SRU crée des Autorités Organisatrices de Transport (AOT) : les collectivités publiques sont désormais chargées de définir la politique de desserte et la politique tarifaire des transports de voyageurs.

Les communes, ou leurs regroupements, assurent en tant qu'autorités organisatrices des transports urbains l'exploitation directe. Les autorités organisatrices de transport transmettent au préfet toutes les modifications apportées à l'organisation des services de transport de personnes

De plus, la loi SRU institue un syndicat mixte spécifique pour permettre la coopération entre Autorités Organisatrices de Transports (région pour les TER, conseil départemental pour les autocars et une ou plusieurs intercommunalités). Il s'agit de faciliter la coordination des offres, l'organisation des correspondances, la création de pôles d'échanges, l'information des voyageurs, les études auprès des usagers, la mise en place des tickets et des cartes utilisables sur l'ensemble des transports publics du territoire etc.

D : Les lois du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) et du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRE).

Les régions, depuis 2017 sont compétentes en lieu et place des départements pour l'organisation des services non urbains, réguliers ou à la demande, des transports scolaires (à l'exception toutefois des services de transport spécial des élèves handicapés vers les établissements scolaires qui demeureront à la charge du département).

Toutefois, la loi a redéfini les services de transport urbain et substitué à la notion de périmètre de transports urbains celle de ressort territorial des autorités organisatrices de la mobilité.

2 : Des déplacements sûrs

La sûreté des transports est un élément essentiel à la mobilité. C'est pourquoi le code des transports comporte des dispositions concernant aussi bien la sécurité des conducteurs que celle des usagers. Elles précisent que les premiers, les conducteurs donc, ne doivent pas consommer de stupéfiants. Dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, tout transport routier sur une distance supérieure à 250 kms implique l'identification des passagers et la conservation des éléments recueillis.

A : Prévention de la délinquance

Les mesures de prévention de la délinquance sont définies à l'échelon local au moyen du contrat local de sécurité (cf. code de la sécurité intérieure).

Les collectivités locales organisatrices de transport collectif de voyageurs dans le territoire de la commune ou de l'établissement de l'élaboration du contrat local de sécurité communiquent régulièrement les informations relatives aux faits de délinquance commis dans le cadre des services de transport dont elles ont la charge. Elles précisent les mesures arrêtées aux fins de prévention de la délinquance et de protection des usagers et des personnels concernés.

Les autorités organisatrices de transports collectifs de voyageurs sont associées à l'élaboration des dispositions propres aux transports incluses dans le contrat local de sécurité ou, le cas échéant, dans le contrat local de sécurité spécifique aux transports. Elles précisent les mesures

de prévention ou de sécurisation des personnels et des usagers qu'elles s'engagent à mettre en œuvre pendant la durée de ce contrat. Elles peuvent participer aux travaux du conseil local ou intercommunal de sécurité et de prévention de la délinquance lorsqu'ils portent sur les questions relatives aux transports collectifs de voyageurs.

Les entreprises de transport participent aux conseils de sécurité mis en place dans le cadre de la police de sécurité du quotidien.

Par ailleurs, dans chaque département, une commission consultative suit l'application des dispositions relatives à la sécurité de la conduite, la durée du travail des agents de la conduite ou du pilotage.

B : Les enquêtes techniques après incident ou accident

Les enquêtes REAGIR en matière d'accidentologie routière impliquent tous les acteurs de la sécurité routière (collectivités locales, Etats, associations etc.) ; elles tendent à établir les causes d'un accident afin qu'il ne se reproduise plus (lebas et al., 2019). Ces enquêtes sont en quelque sorte transférées (Mény, 1993) ou du moins généralisées par le code des transports à tous les accidents de transport. L'objectif est de prévenir de futurs accidents ou incidents de transport.

En effet, tout accident ou incident de transport peut faire l'objet d'une enquête technique. Sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire qui peut être ouverte, l'enquête technique consiste à collecter et analyser les informations utiles, à déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de l'événement et, s'il y a lieu, à établir des recommandations de sécurité. Elle est réalisée par ou sous son contrôle un organisme permanent spécialisé et par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité.

Un rapport d'enquête technique ou d'enquête de sécurité est établi par l'organisme permanent ou par l'autorité responsable des enquêtes de sécurité qui le rendent public. Ce rapport fait état des informations nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'évènement et à la compréhension des recommandations de sécurité. Auparavant, les enquêteurs ont pu recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés qui sont tenus au secret professionnel concernant les éléments de cette consultation. Le procureur de la

République reçoit copie du rapport d'enquête technique en cas d'ouverture d'une procédure judiciaire.

3 : La LOM

L'Assemblée nationale a adopté le texte ce 18 juin, le Sénat en mars 2019.

Ses enjeux sont sociaux, environnementaux et sanitaires. Ils sont sociaux dans la mesure où la future loi tend à permettre l'autonomie des personnes, la cohésion des territoires, le développement économique et le retour à l'emploi. Il s'agit de réduire les fractures sociales et territoriales en partant du principe que la mobilité physique rend possible la mobilité professionnelle et sociale. Il s'agit donc d'une mobilité inclusive.

Les enjeux sont environnementaux. Pour atteindre la neutralité carbone d'ici 2050, il faut commencer à décarboniser les transports.

Les enjeux sont sanitaires. Il faut désengorger les métropoles, et, par conséquent, renouveler et redéfinir la politique d'infrastructures, développer ou créer de nouvelles infrastructures tant ferroviaires que routières.

Dans cette perspective, il faut redéfinir les mobilités, doter les collectivités locales des outils nécessaires pour déployer de nouvelles solutions de mobilité. Les politiques de mobilité doivent s'appuyer sur l'initiative des entreprises privées et faire place aux expérimentations.

A : Renforcement du rôle des régions et des métropoles

L'amélioration des transports quotidiens nécessite de renforcer les compétences et le rôle des nouvelles grandes régions et des intercommunalités. Celles-ci doivent mettre en place des solutions adaptées aux spécificités territoriales tout en donnant la priorité à l'amélioration de la mobilité des publics les plus vulnérables (socialement, physiquement etc.). Il faut également instaurer un dialogue permanent avec les acteurs du monde des transports ainsi qu'avec les acteurs du secteur social et de l'emploi-insertion.

La région est chef de file en matière de mobilité. Les communautés urbaines, métropoles etc. deviennent autorités organisatrices de la mobilité (AOM). Il leur appartient de développer les

mobilités actives (marche, vélo) et les mobilités partagées (covoiturage, autopartage c'est-à-dire voitures en libre-service).

Chaque autorité organisatrice de plus de 100 000 habitants élabore un plan de mobilité qui remplacera le PDU en 2021. Ce dernier prendra en compte les nouvelles formes de mobilité : mobilités actives et partagées, inclusive, mesures limitant l'étalement urbain.

Est décliné en droit interne la réglementation européenne sur l'ouverture des données de l'offre de mobilité (accès à tous les modes, tarifs, temps etc.). Sur ce point, on va plus loin que les injonctions européennes.

Conformément à la stratégie nationale pour le véhicule autonome présentée le 14 mai 2018, le gouvernement est habilité à construire le cadre législatif permettant, dans le respect de la convention de Vienne de 1968, la circulation sur les voies publiques en France de voitures particulières, de véhicules de transport public, d'engins de livraison, et de véhicules de transport de marchandises dont les fonctions de conduite sont déléguées partiellement ou totalement à un système de conduite automatisé. C'est pourquoi, en attendant la révision de la convention de Vienne, le Parlement a décidé que le gouvernement peut, durant deux années, édicter des décrets permettant le déploiement de services commerciaux de véhicules autonomes.

Les autorités organisatrices régulent les nouveaux services de mobilité. Ainsi, elles accompagnent l'essor de nouveaux instruments (scooters électriques, vélos, trottinettes, voitures en libre-service) et de nouveaux modèles économique tout en anticipant les impacts sur les autres modes de transport, la fluidité des déplacements et la gestion des espaces publics. Les autorités organisatrices établissent des prescriptions minimales (conditions d'usage, gestion des épaves etc.) ; les opérateurs des nouveaux services de mobilité doivent les respecter sous peine de sanctions.

Les conducteurs de tricycles non motorisés assurant, à titre onéreux, du transport de personnes sont soumis à certaines obligations : aptitude à la conduite en circulation, honorabilité professionnelle, véhicules répondant à des conditions techniques et de confort et assurance du véhicule et du transport de personnes.

B : Un droit à la mobilité

Le droit à la mobilité remplace le droit au transport institué par la LOTI qui impliquait le choix des moyens de déplacement pour tout usager qu'il soit vulnérable ou non tant du point de vue physique et social. La mobilité, le droit des droits, n'est pas qu'une question de transport, elle recouvre des savoirs de l'espace, des capacités du corps, de l'apprentissage biographique (Le Breton, 2019, p.55). Le droit à la mobilité est donc plus large que le droit au transport puisqu'il tend à couvrir tous les enjeux d'accès à la mobilité ; il ne se limite pas à l'accès aux transports collectifs et aux problématiques liées aux infrastructures.

Le droit à la mobilité, implique le respect des exigences environnementales, de sécurité, et la mise en place d'alternatives à l'usage individuel de la voiture.

a : L'utilisation de véhicules non polluants

Conformément à l'accord de Paris et au Plan climat, il faut déployer massivement des véhicules routiers à faibles et très faibles émissions. Il faut multiplier par cinq les ventes de véhicules à très faibles émissions, mettre fin à la vente des véhicules émettant des gaz à effet de serre ...

Dans cette perspective, il faut activer tous les leviers sur les différents modes de transport : routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial. Il faut promouvoir un usage plus intense des modes actifs, encourager les particuliers, les entreprises et les autorités publiques à acquérir des véhicules propres, à accompagner la fin de la vente des véhicules thermiques et à lutter contre la congestion en ville.

Dans le cadre de leur plan climat-air-énergie, les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de plus de 100 000 habitants ou couverts par un plan de protection de l'atmosphère doivent prévoir un plan d'action contenant des mesures en faveur de la qualité de l'air pour réduire les émissions polluantes sur leur territoire en tenant compte des objectifs fixés au niveau national pour 2025 et 2030.

Pour respecter les normes de qualité de l'air dans les délais les plus courts, les EPCI sont tenus d'étudier la mise en place d'une zone à faibles émissions (ZFE) -anciennement appelée

zone à circulation restreinte (ZCR)-.dès lors que les niveaux de pollution sont régulièrement dépassés.

Un contrôle sur le marché des véhicules thermiques est mis en place.

Un meilleur contrôle du respect des exigences environnementales par les acteurs du marché des véhicules à moteur est prévu ainsi qu'un contrôle de l'absence de désactivation des systèmes de dépollution lors des contrôles techniques.

Des mesures traitent de la recharge des véhicules électriques et du déploiement des véhicules propres.

Le statut juridique des opérateurs d'infrastructures de recharge de véhicules électriques est défini : cette activité ne constitue pas une fourniture d'électricité mais une prestation de service.

b : Des alternatives à l'usage individuel de la voiture

La mise en place d'alternatives à l'usage individuel de la voiture implique une offre de transport diverse et choisie. C'est pourquoi l'outil numérique doit cibler en temps réel toutes les étapes d'un déplacement incluant toutes les formes de mobilité (partagée, autonome, intermodale etc.).

Il faut donc adapter les politiques de mobilité aux réalités territoriales et aux options d'aménagement du territoire (désenclavement des territoires ruraux).

Un nouveau cadre législatif doit permettre aux maires d'adapter aux enjeux locaux les règles de circulation des nouveaux engins de déplacement personnels dans les villes (trottinettes, gyropodes, rollers...). Le code des transports comportera un nouveau titre spécifique aux mobilités actives et à l'intermodalité.

Le vélo et la marche, largement sous-utilisés, doivent être considérés comme de véritables modes de transport. La moitié des déplacements des Français étant inférieure à 5 km, il faut tripler le nombre des déplacements réalisés en vélo d'ici 2024.

Afin de lutter contre le vol, le recel et la vente illicite des vélos, les cycles vendus par un commerçant vont faire l'objet d'une identification.

Enfin, le déploiement des places de stationnement pour les cycles dans les gares et pôles d'échanges multimodaux va être accéléré. La SNCF et la RATP doivent réaliser des places de stationnements sécurisées pour les vélos avant le 1er janvier 2024.

Un forfait mobilités durables, non obligatoire, va être mis en place dans les secteurs privé et public. Les entreprises et administrations pourront rembourser à leurs salariés et agents une partie de leurs frais de déplacement domicile-travail s'ils utilisent un mode permettant de réduire la pollution comme le vélo ou le covoiturage.

Pour encourager le co-voiturage, donc l'activité de transport effectuée par des non-professionnels, les régions et autorités organisatrices de mobilité (AOM) pourront soutenir financièrement les conducteurs et les passagers qui le pratiquent. Elles pourront subventionner deux trajets quotidiens réalisés en covoiturage et même indemniser les conducteurs qui ne trouvent pas de passagers. Les collectivités pourront réserver des voies aux covoiturages à certaines heures, selon le niveau de congestion.

Par ailleurs, il faut développer les méthodes éprouvées en matière de sûreté des déplacements. Quant à la sécurité de ces derniers, il s'agit de sanctionner davantage les comportements à risque et de veiller à ce que les objectifs de modération de vitesse et de sécurisation des voies soient déclinés à l'échelle de chaque agglomération.

Plusieurs mesures, pour la plupart issues des décisions du comité interministériel de la sécurité routière du 9 janvier 2018, visent à réduire le nombre d'accidents sur la route. Afin de lutter plus efficacement contre les conduites à risques liées à des comportements addictifs (alcool, stupéfiants, téléphone...), la rétention et la suspension du permis de conduire vont être possibles en cas d'usage du téléphone tenu en main. Les dispositions en matière d'immobilisation et de mise en fourrière de véhicules vont être renforcées. L'éthylotest anti-démarrage va être obligatoire en cas de récidive de conduite sous l'influence de l'alcool.

Des mesures tendent aussi à prévenir les agressions physiques et verbales et à renforcer la protection des inspecteurs et des examinateurs chargés de faire passer les épreuves pratiques du permis de conduire. Des dispositions concernant le harcèlement sont à édicter, les atteintes sexistes sont déjà réprimées par le code des transports.

L'AOT gère l'offre de transports (dans la commune, le département ou la région) et doit à la disposition des usagers des applications leur permettant de cumuler plusieurs modes de transport dans un même trajet. De plus, conformément à une directive européenne, les données des services de transport sont désormais ouvertes -sauf pour les VTC (véhicules tout confort) et le co-voiturage. Car ces transporteurs non professionnels n'ont pas d'horaires ou de prix fixes à afficher, la disponibilité de leurs véhicules dépend de la localisation ainsi que du trajet du client.

Toute entreprise de transport est également tenue de proposer l'intégralité d'un même service de transport (bus, train, vélos...).

Au sujet des conditions de travail des chauffeurs sur les plateformes VTC, la loi prévoit une charte autorisant la déconnexion pour les chauffeurs, l'affichage à l'avance du prix d'une course et l'autorisation de la refuser si son prix est trop bas. Le ministère du Travail devrait homologuer cette charte. De plus, les chambres des métiers qui organisent l'examen de chauffeur routier pourront les déléguer à d'autres organismes comme la Poste.

Les autorités organisatrices de mobilités doivent affecter des places de stationnement aux véhicules en autopartage.

Les collectivités -qui peuvent déléguer cette tâche aux AOM- gèrent l'utilisation des trottinettes électriques. Elles délivrent des titres d'occupation du domaine public nécessitant le respect d'un certain nombre de règles de sécurité et de qualité de service. Elles peuvent limiter le nombre d'engins déployés, et même refuser tout service de free floating (libre service) sur leur territoire si elles le souhaitent. Le marché va être régulé par délégation de service public ou par quelques sociétés agréementées -lorsque l'offre de services est trop nombreuse comme à Paris.

La LOM, et on conclura ainsi, constitue le nouveau cadre juridique des transports, lesquels obéissent au principe de libre concurrence exigé par nos engagements européens. Ce cadre organise aussi le marché et les outils de régulation des nouveaux modes de transport, les trottinettes électriques notamment. La LOM, ce n'est pas son objet, ne pose pas de règles concernant l'utilisation des voies publiques. C'est l'objet du code de la route.

Toutefois, les dimensions économiques (la libéralisation du marché des transports, les acteurs de ce marché (entreprises privées et publiques), les dimensions organisationnelles (les autorités organisatrices des mobilités (région, département, commune, métropole) impactent toute redéfinition du code de la route en un code des usages de la rue. Sur ces dimensions se greffent des dimensions sécuritaires, environnementales et sanitaires largement imposées par nos engagements européens.

Les unes et les autres constituent à la fois des contraintes et des ressources pour l'action collective.

Annexe ; Les trottinettes électriques dans la LOM

Les trottinettes électriques non homologuées pour la route pourront circuler sur les pistes cyclables ainsi que les zones à 30 km/h, mais pas sur les trottoirs. En effet, selon le code de la route, les trottinettes électriques non homologuées ne sont pas censées dépasser les 25 km/h.

Pour le moment, si les trottinettes ne dépassent pas les 25 km/h (donc non considérées comme homologuées route), certaines communes acceptent qu'elles circulent sur les pistes cyclables, comme les vélos à assistance électrique. Cela dépend donc tout simplement de la réglementation en vigueur dans la ville.

A partir du moment où la trottinette a la capacité d'aller à une vitesse plus importante que 25 km/h, elle devra être homologuée pour la route, et devra donc arborer une plaque d'immatriculation ainsi que la gravure d'un numéro d'identification. Elle ne pourra pas circuler sur les pistes cyclables, mais pourra emprunter la voie publique, aux côtés des quatre roues.

Actuellement, en deçà de 6 km/h, la vitesse moyenne d'un piéton, le « wheeler » peut emprunter le trottoir, car à cette allure-là, il ne met pas en danger la sécurité des marcheurs. S'il dépasse cette limite, la loi le considère comme un cycliste, et il doit dès lors emprunter les pistes cyclables.

Il n'y pas de loi qui oblige le port du casque.

Une assurance responsabilité civile est obligatoire si on est utilisateur d'un engin de déplacement motorisé).

Références bibliographiques

- Bon-Garcin (I.), Bernadet (M.), Delebecque (P.), *Droit des transports*, Paris, Dalloz, 2018.
- Kletzlen (A.), 2000; *L'automobile et la loi, comment est né le code de la route?*, Paris, L'Harmattan.
- Niertz (N.), 1999, *La coordination des transports en France de 1918 à nos jours*, Paris, CHEEF.
- Lebas (Y.), Mazo (M.), Perret (P.), Steinhart (F.), Thiberge (B.), 2019, *Mobiliser les énergies, mobiliser les territoires. La politique de sécurité routière de 1982 à 2008*; Paris, L'Harmattan.
- Le Breton (E.), 2019, *Mobilité; La fin du rêve ?*, Rennes, Apogée.
- Mény (Y.) (dir.), 1993, *Les politiques de mimétisme institutionnel. La greffe et le rejet*, Paris, L'Harmattan.
- Oppetit (B.), 1998, *Essai sur la codification*, Paris, PUF.