

29184

GABRIEL BENESTY

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

PHILIPPE TAITHE

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

CÉCILE PANASSAC

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

EN COLLABORATION AVEC :

JEAN-LUC THEOBALD

SPECIALISTE EN DROIT PUBLIC
jltheobald@btp-avocats.eu

VINCENT NEVEUX

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

JULIEN BRAULT

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

AGNES BOUDIN

MASTER II EN DROIT PUBLIC
aboudin@btp-avocats.eu

AVOCATS A LA COUR

**ASSOCIATION D'AVOCATS
AU BARREAU DE PARIS**

59, rue de l'Ourcq - 75019 PARIS
STANDARD : 01.40.40.21.21
FAX : 01.40.40.21.25 TOQUE P 34

MEMBRE D'UNE ASSOCIATION AGREEE, LE REGLEMENT
DES HONORAIRES PAR CHEQUE EST ACCEPTE

**CADRE ET CONDITIONS JURIDIQUES DE
DEVELOPPEMENT, PAR LES STRUCTURES
D'INSERTION, DE SERVICES DE MOBILITE ET D'AUTO-
ECOLEES SOCIALES**

SOMMAIRE

PREAMBULE	4
1. CADRE DE L'ETUDE	5
1.1. Le dispositif d'Insertion par l'Activité Economique.....	5
1.2. Les services de mobilité	6
1.2.1. Les services de transport collectif	6
1.2.1.1. Le transport privé collectif.....	6
1.2.1.2. Le transport public collectif	7
1.2.2. Les services de mise à disposition de véhicule	9
1.2.2.1. La location et le prêt de véhicule, avec ou sans conducteur	9
1.2.2.2. L'autopartage	9
1.2.2.3. Le « transport solidaire ».....	10
1.2.3. Les services de mise en relation de personnes : le covoiturage	11
1.2.4. Les services de formation et de conseil	11
1.2.4.1. L'auto-école sociale	11
1.2.4.2. Les autres services de formation	11
1.2.4.3. Le conseil en mobilité	11
2. QUESTIONS PREALABLES.....	12
2.1. Les services de mobilité sont-ils de la compétence des SIAE ?.....	12
2.1.1. Les services de mobilité destinés aux publics en insertion ?	12
2.1.2. Les services de mobilité exploités par les publics en insertion ?	12
2.2. Les SIAE peuvent-elles porter des services de mobilité relevant du secteur concurrentiel ?.....	13
2.3. Quelles sont les obligations vis à vis des salariés en insertion ?	15
2.3.1. Le temps de transport doit-il être rémunéré ?	15
2.3.2. Les frais de transport doivent-ils être pris en charge ?	16
2.3.3. Quelles sont les obligations de sécurité des SIAE à l'égard de leurs salariés ?	16
2.3.4. Les SIAE sont-elles responsables des dommages causés ou subis par les salariés dans le cadre d'un service de mobilité ?	18
2.4. Quelles sont les autorisations et déclarations administratives pour la mise en place d'un service de mobilité..	19

2.5. Quels sont les partenariats envisageables ?	19
2.5.1. Les partenariats privés	19
2.5.2. Les partenariats publics	20
2.5.2.1. Les plans locaux pluriannuels pour l’insertion et l’emploi	20
2.5.2.2. La commande publique.....	21
2.5.2.3. Les subventions	22
3. TRANSPORTS COLLECTIFS	23
3.1. Quelles solutions possibles et selon quelles conditions ?.....	23
3.1.1. L’exécution d’un service de transport collectif par une SIAE en réponse à l’appel d’offre d’une collectivité territoriale	24
3.1.2. Conditions de l’exécution d’un service de transport collectif par une SIAE : la formation des conducteurs	26
3.2. Quel cadre juridique appliquer aux expériences dites de transport collectif ou micro-collectif (responsabilité, assurances) ?.....	28
3.2.1. Régime de responsabilité.....	28
3.2.2. Assurances	30
4. SERVICES DE MISE A DISPOSITION DE VEHICULES	32
4.1. Quelles sont les obligations de sécurité à respecter pour la location ou le prêt de véhicule ?	32
4.2. Quelles sont les obligations en matière d’assurance ?	33
4.3. Quelles sont les règles concernant le prix de la mise à disposition ?	33
4.4. Le cas spécifique du « transport solidaire »	34
5. LE COVOITURAGE	35
6. LES SERVICES DE FORMATION ET DE CONSEIL.....	37
6.1. L’autoécole associative ou sociale	37
6.2. Les autres activités de formation	38
6.3. Le conseil en mobilité.....	38

PREAMBULE

De nombreuses initiatives sont mises en œuvre par les structures d'insertion pour répondre aux problèmes de mobilité rencontrés par leur public. En plus de la mise à disposition d'informations, elles cherchent à apporter des réponses tant au niveau de l'organisation de formations (au permis de conduire notamment) que de l'aide à la mobilité (par exemple locations ou prêts de véhicules motorisés ou non). Parmi ces initiatives de plus en plus intègrent les principes et les objectifs de développement durable, cherchant à développer des services de mobilité alternative.

Le Réseau économie sociale et environnement, réseau d'acteurs de l'économie sociale et solidaire, animé par l'ARENE, a organisé en 2008 plusieurs journées d'échanges sur la mobilité et l'insertion. Les structures d'insertion adhérentes à ce réseau, dont le réseau Chantier école Ile-de-France, ont souhaité poursuivre leurs réflexions sur cette question. Ainsi, un groupe de structures d'insertion implantées en Ile-de-France ou hors Ile-de-France, animé par l'ARENE et le réseau Chantier école, se réunit depuis mars 2009 pour élaborer un outil méthodologique et d'aide à la décision relatif aux questions de mobilité des publics en difficulté d'insertion sociale et professionnelle.

L'ARENE a entendu mieux appréhender les possibilités de portage et de gestion de services de mobilité durable par des structures d'insertion par l'activité économique (SIAE) et a souhaité faire réaliser une étude dont l'objet est la définition du cadre et des conditions juridiques de développement, par les structures d'insertion, de services de mobilité et d'auto-écoles sociales, en distinguant :

- Les spécificités aux transports collectifs,
- Les dispositifs d'insertion existants et leurs statuts juridiques,
- Le statut des usagers des services,
- Le statut des personnes salariées.

Cette expertise s'inscrit dans le prolongement d'une première étude portant sur le cadre juridique de développement d'agences locales mobilité en Ile de France analysant les possibilités de portage juridique par des personnes publiques ou privées (**Agences Locales de Mobilité : Cadre juridique de développement en Ile-de-France, rapport d'expertise juridique produit par le cabinet d'avocats LATOURNERIE WOLFROM et Associés, février 2008**).

1. CADRE DE L'ETUDE

1.1. Le dispositif d'Insertion par l'Activité Economique

L'étude porte sur les Structures d'Insertion par l'Activité Economique énumérées par le Code du travail (**ci après SIAE et IAE**) dont l'objet est de permettre à des personnes sans emploi, rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières, de bénéficier de contrats de travail en vue de faciliter leur insertion professionnelle.

On retiendra essentiellement ici que le régime de l'IAE repose sur le principe du conventionnement par l'Etat d'une personne morale au titre de l'une des quatre structures définie par le Code du travail :

- 1° Les entreprises d'insertion (**ci-après EI**) ;
- 2° Les entreprises de travail temporaire d'insertion (**ci-après ETTI**) ;
- 3° Les associations intermédiaires (**ci-après AI**) ;
- 4° Les ateliers et chantiers d'insertion (**ci-après ACI**).

Les trois premières structures se distinguent par leur intervention dans le secteur marchand tandis que la quatrième, les ACI, intervient essentiellement dans le secteur de l'utilité sociale et, à titre dérogatoire dans le secteur marchand.

Il est bon également de préciser que les AI et ETTI ont pour objet de mettre les salariés qu'elles engagent à disposition de personnes physiques ou morales tandis que les EI et les ACI ont une activité propre (dans le secteur marchand pour la première, et généralement dans le secteur de l'utilité sociale pour la seconde).

Comme on le verra, ces distinctions ne sont pas sans conséquences sur la possibilité pour chacune de ces structures de porter certains services de mobilité.

La forme légale de la personne morale conventionnée peut être, selon le cas, celle d'une association, d'une société commerciale, voire d'une personne morale de droit public s'agissant des ACI.

Le régime légal de chaque SIAE a été synthétisé pour les besoins de la présente étude par un tableau synoptique figurant en annexe I.

Sont exclus du périmètre de l'étude les structures telles que les groupements d'employeurs pour l'insertion et la qualification (GEIQ) ne relevant pas des dispositions du Code du travail relative à l'IAE¹.

¹ Les GEIQ sont régis par les articles L. 1253-1 du Code du travail.

1.2. Les services de mobilité

Ils désignent d'une manière générale les services et les actions visant à améliorer l'accès à une mobilité durable pour tous.

La mobilité durable consiste à optimiser l'usage des réseaux de transport alternatifs existants mais également à développer de nouvelles offres entre l'auto-solo et le transport collectif pour flux de masse.

Les services concernés seront en premier lieu envisagés sous le prisme de l'accès à la mobilité des personnes rencontrant des difficultés sociales et professionnelles particulières qui bénéficient des dispositifs de l'IAE.

Toutefois, il s'agit également d'examiner la possibilité pour les SIAE de porter des services de mobilité - gérés ou non par les publics en insertion - à destination d'autres usagers.

Il peut ainsi s'agir :

- de services marchands ou d'utilité sociale exploités par les SIAE dans le cadre de leur mission de réinsertion et auxquels seraient affectés les publics en insertion,
- mais également de services principalement destinés aux publics en insertion voire, par extension, à un public plus large.

Une variété de services est visée.

1.2.1. Les services de transport collectif

La notion de « transport collectif » ou « transport en commun » fait référence à la capacité des véhicules utilisés (véhicules de plus de 9 places, conducteur compris²) et recouvre des types de services de transport très différents du point de vue juridique.

Il peut s'agir de transports publics ou privés, qu'il convient de distinguer.

1.2.1.1. Le transport privé collectif

Les transports privés peuvent être définis en creux comme tous les transports de personnes ou de marchandises qu'organisent, pour leur propre compte, des personnes publiques ou privées.

² Arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif aux transports en commun de personnes

Il s'agit des services définis à l'article 29 de la LOTI organisés par les collectivités publiques, les entreprises et les associations pour les besoins normaux de leur fonctionnement, c'est à dire pour le transport de leur personnel ou de leurs membres, sous réserve des dispositions de l'article 121-35 du Code de la consommation (prohibition des ventes liées).

Le décret n°87-242 du 7 avril 1987 définit et fixe les conditions d'exécution des services privés.

Ce dispositif a été étendu à la région Ile-de-France par la loi du 16 janvier 2001, modifiant l'article 46 de la LOTI.

Trois conditions cumulatives sont nécessaires à la qualification de service privé :

- **le transport doit être effectué à titre gratuit** [sauf exception prévue pour les associations ayant pour objet le transport de personnes handicapées, qui peuvent organiser des services privés (exclusivement réservés à ces personnes handicapées et à leurs accompagnateurs), moyennant, le cas échéant, paiement à l'organisateur ; article 4 du décret du 7 avril 1987],
- le transport doit être exécuté au moyen de **véhicules appartenant à l'organisateur ou pris en location sans conducteur** [sauf mise à disposition du véhicule avec conducteur émanant d'un transporteur public routier de personnes inscrit au registre des transporteurs et des loueurs ; article 3 du décret du 7 avril 1987]
- et il doit **servir exclusivement aux besoins de fonctionnement de l'établissement** intéressé.

Comme on le verra, les transports répondant à ces conditions pourront être organisés librement par les SIAE, sous réserve du respect de la police générale, de l'ordre public et de la sécurité.

Il s'agira essentiellement de transporter les publics en insertion à destination de leur lieu de travail ou de tout lieu où s'exécutent les missions d'accueil, de suivi et d'accompagnement de la SIAE, ce qui peut inclure des trajets à caractère personnel qui participent de l'insertion des publics concernés.

1.2.1.2. Le transport public collectif

La notion de transport public est particulièrement large, qui recouvre tous les transports organisés pour le compte d'autrui, des services de taxi aux services publics de transport (services réguliers ou à la demande).

Elle regroupe ainsi différentes réalités correspondant à des réglementations différentes : les taxis, les véhicules de petite ou grande remise, les ambulances, la location de véhicule sans chauffeur ne sont pas soumis aux dispositions de la loi n°

82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite LOTI, mais obéissent à des législations distinctes.

Les services publics de transport de personnes sont quant à eux définis et régis par la LOTI et par le décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes.

Seraient visés ici les services de transport destinés à d'autres usagers que les publics en insertion pris en charge par les SIAE.

Ils seraient susceptibles de comprendre le cas échéant :

- les services de transport régulier, c'est-à-dire les services offerts à la place dont le ou les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance³ ;
- le transport à la demande (TAD) défini comme un service collectif offert à la place, déterminé en partie en fonction de la demande des usagers, dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance, et qui est exécuté avec des véhicules dont la capacité minimale est fixée à 4 places, y compris celle du conducteur⁴ ;
- les transports occasionnels⁵, c'est-à-dire :
 - d'une part les circuits à la place dont chaque place est vendue séparément et qui ramènent généralement les voyageurs à leur point de départ
 - et d'autre part les services collectifs qui comportent la mise à disposition exclusive d'un groupe ou de plusieurs groupes d'au moins 10 personnes constitués préalablement à leur prise en charge.

Il s'agit donc principalement de services de transport touristique (ex : colonie de vacances, visite touristique, événement particulier).

D'une manière générale, les activités de transport public routier de voyageurs, hors les professions faisant l'objet de réglementations particulières⁶, ne peuvent être exercées que par des entreprises inscrites au registre régional des transporteurs et des loueurs⁷.

Cette inscription est subordonnée à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle⁸.

³ Article 25 du décret n° 85-891 du 16 août 1985. Précisons qu'aux termes de l'article L. 213-11 du code de l'éducation, les transports scolaires sont des services réguliers publics LOTI.

⁴ Article 26 du décret précité

⁵ Article 32 du décret précité

⁶ Soit les taxis, les voitures de petite et grande remise, les ambulances et les voitures de pompes funèbres.

⁷ Article 2 du décret précité

⁸ Ces conditions sont définies aux articles 6, 6-1 et 7 du décret précité.

Il sera revenu sur ces conditions ci-après.

1.2.2. Les services de mise à disposition de véhicule

Sont visés ici les locations et prêts de véhicule d'une part, et l'auto-partage d'autre part. Ces services sont envisagés ici au bénéfice des publics en insertion et non au titre de la commercialisation de services par une Structure d'Insertion par l'Activité Economique.

1.2.2.1. La location et le prêt de véhicule, avec ou sans conducteur

Les services de location et de prêt de véhicules mettent à disposition à titre payant (location) ou gratuit (prêt) des moyens de locomotion (voitures, vélos, motos...). Ces services sont, le cas échéant, complétés par une formation à la conduite.

Les services de mise à disposition d'un véhicule avec conducteur sont réglementés (véhicules de petite remise⁹ ou de grande remise¹⁰), alors qu'ils sont libres lorsqu'ils sont fournis sans conducteur.

1.2.2.2. L'autopartage

L'autopartage 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 propriétaires. Il constitue une alternative à l'acquisition et à l'utilisation strictement privative d'un véhicule.

S'agissant d'un service mis en œuvre par une SIAE, l'autopartage sera envisagé dans la présente étude au titre de l'acquisition d'un ou plusieurs véhicules par la SIAE et par sa mise à disposition aux responsables ainsi qu'aux salariés (en insertion ou non) de la structure voire à des tiers susceptible de bénéficier de ce service.

Toutefois, selon les termes du projet de loi portant engagement national pour l'environnement (dit Grenelle II) adopté par le Sénat et transmis à l'Assemblée nationale le 9 octobre 2009 (**article 19**) :

« L'activité d'autopartage est définie par la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur. Chaque abonné

⁹ Il s'agit des « véhicules automobiles mis, à titre onéreux, avec chauffeur, à la disposition des personnes qui en font la demande pour assurer leur transport et celui de leurs bagages », régis par la loi n° 77-6 du 3 janvier 1977.

¹⁰ Il s'agit de services dits de luxe, qui « mettent à la disposition de leur clientèle des voitures de tourisme, dites voitures de grande remise, conduites par le propriétaire ou son préposé, suivant des conditions fixées à l'avance entre les parties », et régis notamment par les articles L. 231-1 à L. 231-4 du code du tourisme.

peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée.

Le label « autopartage » est attribué et utilisé dans des conditions définies par décret. »

Le terme d'autopartage désignerait donc, juridiquement, une nouvelle génération de location régulière de véhicule, sous la condition de la souscription d'un abonnement offrant une flexibilité d'utilisation des véhicules de location.

La modification du Code général des collectivités territoriales et de la LOTI envisagée par la loi dite Grenelle II permettrait notamment de faire bénéficier les véhicules disposant de ce label de mesures spécifiques (places de stationnement réservées, etc.)¹¹.

Dans l'hypothèse selon laquelle ce texte viendrait à devenir une loi, le terme « autopartage » ne serait plus adéquat pour désigner la notion plus large d'autopartage envisagée à la présente étude et précédemment décrite.

1.2.2.3. Le « transport solidaire »

Il ne s'agit pas d'une catégorie juridique de transport, mais, dans le cadre de la présente étude, d'un service payant consistant à mettre à disposition de deux personnes un véhicule et un accompagnateur pour rentabiliser les kilomètres parcourus en termes financiers et de protection de l'environnement.

La première personne acquitte un prix pour se rendre de son domicile à son lieu de travail, et la seconde, pour la mise à disposition d'un véhicule avec accompagnateur, lui permettant d'effectuer le kilométrage exigé par son contrat de conduite accompagnée ou supervisée.

Une variante de ce service consisterait à mettre à disposition d'une personne s'acquittant d'un prix, un véhicule et un accompagnateur, lui permettant d'effectuer le kilométrage exigé par son contrat de conduite accompagnée ou supervisée.

La proximité de ce type de service avec le « vanpooling » (mise à disposition ou prêt de véhicule)¹² ou le covoiturage (mise en relation d'un conducteur et de passagers) ne doit pas masquer la spécificité du transport solidaire tel que défini ici, dès lors que contrairement à ces services, il s'agit essentiellement de mettre à disposition d'un conducteur en formation un véhicule et un accompagnateur (l'objet principal du service n'est pas le transport de la personne, mais sa formation à la conduite).

¹¹ A cet égard, la Ville de Paris a lancé en février 2007 un label « autopartage Paris » qui a été attribué à plusieurs acteurs de l'autopartage. Ce label permet aux opérateurs de disposer de places de stationnement sur voirie réservées et protégées.

¹² Le van-pooling est un nouveau concept de déplacement pour les employés. Un monospace est mis à disposition d'un groupe d'employés (9 au maximum) pour qu'ils puissent effectuer leurs déplacements domicile-travail. Cette mesure est particulièrement indiquée lorsque l'entreprise souhaite faciliter l'accès à son site par ses employés compte tenu de difficulté d'accès en transport public (horaires de nuit, absence de desserte proche...).

1.2.3. Les services de mise en relation de personnes : le covoiturage

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.

1.2.4. Les services de formation et de conseil

1.2.4.1. L'auto-école sociale

Il s'agit d'un service d'enseignement de la conduite automobile assuré par une association exerçant son activité dans le champ de l'insertion ou de la réinsertion sociale et professionnelle et soumise à ce titre à une réglementation particulière issue du Code de la route.

Compte tenu de la réglementation applicable, ces services ne peuvent être envisagés ici qu'au bénéfice des publics en insertion et non au titre de leur exploitation par ces publics.

1.2.4.2. Les autres services de formation

Sont ici visés :

- les services de formation au brevet de sécurité routière autorisant la conduite des cyclomoteurs pour les personnes nées après le 1^{er} janvier 1988,
- les formations à la conduite des deux roues non motorisés,
- et toutes les formations contribuant à une meilleure maîtrise des modes alternatifs et à une mobilité plus autonome : transports collectifs, vélos, orientation urbaine, deux roues motorisés, sécurité routière...

1.2.4.3. Le conseil en mobilité

Le conseil en mobilité consiste à accompagner les publics en insertion dans l'évolution de leur situation de mobilité actuelle vers une mobilité plus durable.

Il encourage et aide les publics en insertion à rationaliser leurs habitudes, choix et pratiques de mobilité, en fonction de critères socio-économiques (santé, budget, gestion du temps...) et environnementaux (impacts sur l'air, le bruit, la consommation d'énergie et d'espace...).

Il s'agit, en particulier :

- de favoriser l'autonomie des personnes dans l'usage des transports (par des formations à la mobilité, par l'aide au permis de conduire, par l'information et l'appui sur les aides financières disponibles) ;
- d'orienter vers des usages responsables et citoyens par la sensibilisation aux usages multimodaux, clé de voute d'une mobilité durable, et à la prévention routière ;
- de répondre à un besoin de transport à très court terme (présence sur le chantier) : au moyen du transport privé, du covoiturage, de la location de véhicules, de l'information sur offre de transports en commun.

2. QUESTIONS PREALABLES

2.1. Les services de mobilité sont-ils de la compétence des SIAE ?

Il y a lieu d'examiner la compatibilité de l'objet des Structures d'Insertion par l'Activité Economique avec le portage d'activités de services de mobilité durable.

2.1.1. Les services de mobilité destinés aux publics en insertion ?

Le Code du travail précise que l'objet du dispositif d'insertion par l'activité économique est de faire bénéficier des salariés en insertion de contrats de travail.

Les SIAE ont au premier chef la qualité d'employeurs à l'égard des salariés en insertion et sont, à ce titre, compétents pour mettre en œuvre des services permettant à leurs salariés de rejoindre leur lieu de travail. Cette compétence n'implique cependant aucune obligation, l'organisation du service étant une simple faculté.

De plus, le Code du travail dispose que l'IAE met en œuvre des modalités spécifiques d'accueil et d'accompagnement des salariés en insertion.

Ces dispositions habilitent indiscutablement les SIAE à mettre en œuvre des actions au-delà de la relation salariale - et du trajet entre le domicile et le lieu de travail - pour favoriser l'insertion des publics pris en charge en leur permettant d'accéder à une mobilité durable.

2.1.2. Les services de mobilité exploités par les publics en insertion ?

La question de l'adaptation du dispositif légal des SIAE à l'exploitation d'un service de mobilité par les publics en insertion appelle en revanche une réponse plus nuancée.

Ainsi, les associations intermédiaires et les entreprises de travail temporaire d'insertion ont un objet social exclusif de mise à disposition de salariés au profit d'autres personnes physiques ou morales. Elles n'ont alors pas pour vocation d'exploiter une activité propre de service de mobilité à laquelle les publics en insertion seraient affectés.

Au contraire, les entreprises d'insertion qui développent une activité propre et recrutent à cette fin des publics en insertion seraient susceptibles d'offrir un cadre plus adapté au portage de services de mobilité exploités par les publics en insertion.

Les dispositions régissant les ateliers et chantiers d'insertion (ACI) apportent également des limites au développement d'activités de services de mobilité exploitées par les publics en insertion lorsque ces services relèvent du secteur concurrentiel.

En effet, les ACI ont vocation à développer des activités ayant principalement un caractère d'utilité sociale¹³ et à titre dérogatoire des activités propres relevant du secteur concurrentiel de la commercialisation de biens et de services.

A cet égard, le Code du travail prévoit que les recettes tirées de la commercialisation de biens et de services ne peuvent couvrir que 30% des charges liées à ces activités et, après avis favorable du Conseil départemental de l'IAE à 50% sous réserve de certaines conditions¹⁴.

Au-delà de l'objet propre de chaque SIAE, la réglementation applicable à chaque service de mobilité concerné apparaît également dans bien des cas de nature à faire obstacle à l'exploitation desdits services par les publics en insertion.

2.2. Les SIAE peuvent-elles porter des services de mobilité relevant du secteur concurrentiel ?

Dès lors que les SIAE bénéficient de subventions de l'Etat (dans une proportion très variable selon le type de structure en cause), il y a lieu de s'interroger sur la possibilité pour elles d'intervenir dans le secteur concurrentiel.

Le principe de droit français de liberté du commerce et de l'industrie interdit en effet aux pouvoirs publics de limiter les activités industrielles et commerciales des personnes privées par des prestations venant les concurrencer.

L'interdiction posée par le droit français ne cède en principe qu'à deux conditions :

- d'une part la carence de l'initiative privée,

¹³ Article D. 5132-27, 1° du Code du travail

¹⁴ Article D 5132-34 du même Code

- et d'autre part l'existence d'un intérêt public (un besoin local), justifiant l'intervention de la personne publique¹⁵.

La notion de carence de l'initiative privée peut tenir à l'absence ou à l'insuffisance quantitative ou qualitative de l'initiative privée, et la conception des besoins à satisfaire s'entend de manière assez large.

Dès lors, le juge administratif admet aujourd'hui que les collectivités territoriales portent une concurrence directe à l'initiative privée, si cette concurrence est nécessaire à la satisfaction des besoins du public.

L'intervention dans les activités privées est également acceptée si le service public à caractère industriel et commercial (SPIC) créé constitue le prolongement temporel ou matériel, d'un service existant. Cette notion permet notamment de développer des activités s'ajoutant utilement à celles dont l'exploitation est justifiée à titre principal.

Ce principe de non concurrence a été complété par un principe dit d'égalité de concurrence : la situation particulière dans laquelle se trouve la personne publique par rapport aux opérateurs privés agissant sur le même marché ne doit pas conduire à fausser le libre jeu de la concurrence¹⁶.

Sous réserve du respect de ces deux principes, une personne publique est autorisée à intervenir dans la sphère des activités économiques privées, notamment par l'entremise de subventions, sans enfreindre la libre concurrence sur le marché.

Réciproquement, l'intervention des SIAE subventionnées dans la sphère des activités économiques, de leur propre initiative comme en réponse à un appel d'offres lancé par une personne publique, est autorisée suivant les mêmes principes.

Plus particulièrement, en ce qui concerne la possibilité pour une association qui perçoit des subventions publiques de se porter candidate à l'attribution d'un marché public de prestations de services, « *le principe d'égalité de traitement des soumissionnaires [...] n'est pas violé au seul motif que le pouvoir adjudicateur admet à participer à une procédure de passation d'un marché public de services des organismes qui reçoivent, de lui-même ou d'autres pouvoirs adjudicateurs, des subventions, quelle qu'en soit la nature, permettant à ces organismes de faire des offres à des prix sensiblement inférieurs à ceux de leurs cosoumissionnaires qui ne bénéficient pas de telles subventions* »¹⁷.

Il appartient cependant à l'acheteur public, si les offres émanant d'organismes ayant reçu une ou des subventions apparaissent anormalement basses au sens du code des marchés publics, d'analyser la structure des coûts des organismes en cause afin de déterminer si certains postes largement subventionnés peuvent être susceptibles de provoquer des distorsions de concurrence.

¹⁵ Cf. CE, 30 mai 1930, Chambre Syndicale du Commerce en détail de Nevers, Recueil Lebon, p. 583

¹⁶ Cf. CE, Avis contentieux, 8 novembre 2000, Société Jean-Louis Bernard Consultants, Recueil Lebon, p. 492 ; CE, 31 mai 2006, Ordre des avocats au barreau de Paris, Recueil p.583

¹⁷ CJCE, 7 décembre 2000, ARGE Gewässerschutz aff. C-94/99, Rec. CJCE 2000, I, p. 11037

Notons enfin que le principe de droit français de liberté du commerce et de l'industrie a été renforcé en droit européen par la directive 2006/123/CE du 12 décembre 2006 relative aux services dans le marché intérieur dont la transposition dans notre droit devait intervenir avant le 28 décembre 2009.

Toutefois, le Conseil National de l'IAE (CNIAE) a, par un avis du 22 mai 2008, estimé pour sa part que les SIAE sont des services sociaux économiques d'intérêt général, exclus, parce que mandatés, de la transposition de la directive services- marché intérieur¹⁸.

Cette directive ne trouverait donc pas à s'appliquer s'agissant des SIAE.

2.3. Quelles sont les obligations vis à vis des salariés en insertion ?

2.3.1. Le temps de transport doit-il être rémunéré ?

Selon le Code du travail, « *le temps de déplacement professionnel pour se rendre sur le lieu d'exécution du contrat de travail n'est pas un temps de travail effectif.*

Toutefois, s'il dépasse le temps normal de trajet entre le domicile et le lieu habituel de travail, il fait l'objet d'une contrepartie soit sous forme de repos, soit financière.

Cette contrepartie est déterminée par convention ou accord collectif de travail ou, à défaut, par décision unilatérale de l'employeur prise après consultation du comité d'entreprise ou des délégués du personnel, s'il en existe. La part de ce temps de déplacement professionnel coïncidant avec l'horaire de travail n'entraîne aucune perte de salaire. »¹⁹.

Il s'ensuit que le temps de trajet pour se rendre du domicile du salarié à l'entreprise n'est en règle général pas assimilé à du temps de travail effectif et n'a pas à faire l'objet d'une rémunération.

Il en est de même du temps de trajet entre le domicile et un lieu d'exécution du travail autre que le lieu habituel sous réserve :

- que ce temps n'excède pas le temps de trajet habituel ;
- que ce temps ne se situe pas dans l'horaire de travail.

Il en va différemment lorsque le salarié est placé dans une situation telle qu'il est « *à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles* »²⁰.

¹⁸ http://ns3033.ovh.net/~cnaie/IMG/pdf/avis_definitif_cnaie_directives_services.pdf

¹⁹ Article L. 3121-4 du Code du travail

²⁰ Article L. 3121-1 du Code du travail

Ainsi, devront être assimilés à du temps de travail effectif le temps de trajet entre deux lieux de travail de même que le temps de trajet entre l'entreprise et un chantier ou lieu d'intervention.

Une attitude prudente doit être recommandée s'agissant de l'hypothèse où un salarié se voit confier par l'employeur la mission de ramasser d'autres salariés en employant un véhicule de l'entreprise.

La Cour de Cassation a pu considérer que ce « ramassage » n'était pas du temps de travail effectif à la condition que le temps habituel de trajet du conducteur ne soit pas allongé²¹.

Toutefois, cette solution d'espèce peut paraître discutable dans la mesure où une telle mission répond à la définition du temps de travail effectif précitée dès lors que le salarié ne peut pas vaquer à ses obligations habituelles, ni modifier son parcours.

L'assimilation au temps de travail effectif semble alors devoir être la règle dans ce cas.

2.3.2. Les frais de transport doivent-ils être pris en charge ?

Les déplacements liés au service et intervenant pendant le temps de travail effectif du salarié sont par principe à la charge de l'employeur.

De plus, le Code du travail impose à l'employeur de prendre en charge, dans la proportion de 50% et selon des conditions déterminées par voie réglementaire le prix des titres d'abonnements souscrits par ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail accomplis au moyen de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos²².

En revanche, la prise en charge des frais de carburant ou d'alimentation de véhicule électrique est une simple faculté pour l'employeur.

Ces participations, qu'elles soient obligatoires ou facultatives, ouvrent droit à exonération de cotisations sociales et d'impôt sur le revenu dans des conditions définies réglementairement.

2.3.3. Quelles sont les obligations de sécurité des SIAE à l'égard de leurs salariés ?

²¹ Cass. Soc. 21 mai 1992, n°91-40026

²² Articles L. 3261-2 et s. et R. 3261-2 et s. du Code du travail. Cf. également circulaire DGT-DSS n° 1 du 28 janvier 2009 portant application de l'article 20 de la loi de financement de la sécurité sociale pour 2009 relatif aux frais de transport entre la résidence habituelle et le lieu de travail des salariés : http://www.travail-solidarite.gouv.fr/IMG/pdf/circulaire_2009_01_du_28_01_09.pdf

La relation salariale entre la SIAE et le travailleur en insertion est gouvernée par les principes du droit commun du travail qui imposent à l'employeur une obligation de sécurité de résultat.

Il appartient à l'employeur de mettre en œuvre l'ensemble des mesures de prévention et de formation de nature à préserver la santé de ses salariés.

S'agissant des services de mobilité, il appartient en particulier à l'employeur :

- de veiller d'une part à l'entretien en bon état de marche des véhicules mis à disposition des salariés,
- et de s'assurer que ces derniers disposent des compétences (permis de conduire, brevet de sécurité routière) nécessaires pour circuler en toute sécurité.

Toutefois, et de même que pour tout salarié bénéficiant d'un contrat de travail à durée déterminée, ces principes sont renforcés par deux règles s'agissant des salariés en insertion.

En premier lieu, il est formellement prohibé de recourir à un salarié bénéficiaire du dispositif d'insertion par l'activité économique pour l'exécution de travaux particulièrement dangereux figurant sur une liste établie par voie réglementaire²³. Cette liste vise l'exécution des travaux exposant à des agents chimiques dangereux.

Cette prohibition, sanctionnée pénalement, est absolue pour les salariés des associations intermédiaires et peut faire l'objet de dérogations dans les autres SIAE avec l'autorisation de l'inspection du travail.

Sous réserve d'études de poste approfondies, il semble que la plupart des postes de travail relatif à l'exécution de services de mobilité échappent à la qualification légale de travaux particulièrement dangereux.

Toutefois, une attention particulière devra être portée aux postes impliquant des travaux d'entretien mécanique qui sont susceptibles d'exposer aux risques chimiques prévus par l'article D 4154-1 du Code du travail (par exemple du fait de la présence d'amiante dans les plaquettes de freins et les disques d'embrayages des véhicules anciens, de l'utilisation de solvants, etc).

Les activités d'entretien du parc de véhicules des auto-écoles sociales, des services de location de véhicules et de transport doivent alors faire l'objet d'une vigilance particulière. Les fiches de poste veilleront notamment à ne pas comporter de missions susceptibles d'exposer le salarié en insertion aux agents chimiques inscrits sur la liste de l'article D 4151-1 du Code du travail.

²³ Article L. 4154-1 du Code du travail, la liste figurant à l'article D. 4154-1 du même code, modifié récemment (décret n°2009-1289 du 23 octobre 2009)

En second lieu, les employeurs des publics en insertion sont tenus par une obligation de dispenser une formation renforcée à la sécurité aux salariés à durée déterminée, salariés temporaires et stagiaires en entreprise affectés à des postes de travail présentant des risques particuliers pour leur santé.

Les risques particuliers pour la santé sont entendus de manière particulièrement large par la jurisprudence. A titre d'exemple, la Cour de Cassation a considéré que la conduite d'une tondeuse à gazon était susceptible de caractériser un tel risque²⁴.

2.3.4. Les SIAE sont elles responsables des dommages causés ou subis par les salariés dans le cadre d'un service de mobilité ?

L'accident frappant le salarié d'une SIAE survenu du fait du fonctionnement d'un service de mobilité **pendant le temps effectif de travail** (« au temps et lieu de travail ») **doit être considéré comme un accident du travail**, ouvrant droit au versement d'indemnités journalières puis d'une rente en cas d'incapacité permanente partielle, ainsi qu'à la prise en charge des soins par les Caisses Primaires d'Assurance Maladie au titre de la législation sur les risques professionnelles.

De plus, la responsabilité de l'employeur est susceptible d'être engagée pour faute inexcusable s'il est démontré que l'employeur ayant conscience du danger n'avait pas pris les mesures pour préserver la santé du salarié.

Cette faute inexcusable sera même présumée si l'employeur a affecté le salarié en insertion à un poste présentant des risques particuliers pour sa santé sans lui dispenser une formation renforcée à la sécurité.

En cas de faute inexcusable reconnue, l'employeur subira une hausse de ses cotisations sociales accidents du travail et maladies professionnelles, et sera redevable des indemnités complémentaires (prix de la douleur ou pretium doloris, préjudice esthétique, préjudice d'agrément, préjudice de perte de chance de promotion professionnelle).

De même, **l'accident qui survient** du fait du fonctionnement d'un service mobilité **pendant le temps de trajet entre le domicile et le lieu de travail** ou entre le lieu de travail et celui où le salarié prend habituellement ses repas **est un accident de trajet** également couvert par les Caisses Primaires d'Assurance Maladie quel que soit le mode de transport.

L'employeur pourra voir sa responsabilité engagée si le salarié parvient à démontrer que l'accident trouve son origine dans une faute de l'employeur (mauvais entretien du véhicule ou charge de travail excessive par exemple).

S'agissant des dommages subis par les tiers du fait d'accidents causés par l'exécution d'un service de mobilité, ils engagent en règle générale la responsabilité de la SIAE.

²⁴ Cass. Civ. 2^{ème}, 31 mai 2006, n°05-10621

Les obligations et bonnes pratiques en matière d'assurance permettant de garantir la responsabilité des SIAE seront examinées ci-après dans le cadre des développements afférents à chaque activité de services de mobilité concernée.

2.4. Quelles sont les autorisations et déclarations administratives pour la mise en place d'un service de mobilité

Les dispositions légales relatives aux autorisations et déclarations administratives varient selon le service de mobilité concerné et seront étudiées ci-après selon le contexte étudié.

2.5. Quels sont les partenariats envisageables ?

2.5.1. Les partenariats privés

Il existe une variété de dispositifs légaux permettant d'associer des personnes privées à la mise en œuvre d'un service de mobilité.

Les SIAE sont, en premier lieu, fondées à recueillir des financements privés sous la forme de subventions, de prêts ou de dons de matériel au titre du mécénat d'entreprise pour le développement d'un service de mobilité.

En deuxième lieu, des partenariats pour la mise en œuvre de services de mobilités communs ou la fourniture de services de mobilité par les SIAE peuvent également être conclus sous forme contractuelle ou par la constitution de personnes morales dédiées au portage de ces services.

Les entreprises employant du personnel en insertion (par exemple au titre de la clause sociale d'un marché public dont elles sont attributaires, voir ci après) y sont au premier chef intéressées.

A titre d'exemple de ce type de partenariat, peut-on citer le groupement d'entreprises, solidaire ou conjoint, dans le cadre de la réponse à un appel d'offres.

De plus, les entreprises sont encouragées par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI), dans le cadre de leurs actions de management environnemental, à établir des plans de déplacements d'entreprise (PDE) et à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage²⁵.

Les Plans de Déplacements d'Entreprise (PDE) comprennent ainsi un ensemble de mesures visant à optimiser les déplacements liés aux activités professionnelles en favorisant l'usage des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

²⁵ Article 28-1 6° de la LOTI

En troisième lieu, des employeurs privés d'une même branche, relevant de l'IAE et du droit commun, peuvent conclure, avec les représentants de leurs salariés, des conventions collectives ouvrant droit au bénéfice des services permettant d'accéder à une mobilité durable.

A titre d'exemple, un fonds d'action sociale du Travail Temporaire a été créé par les partenaires sociaux relevant du secteur du travail temporaire en faveur des salariés intérimaires.

S'agissant des services de mobilité, ce dispositif conventionnel participe au financement de permis B par une aide de 500 € et propose également des solutions de location de véhicules et de transports à la demande.

Enfin, il est loisible à plusieurs SIAE de se fédérer pour porter des services de mobilité.

A cet égard, la loi n°2008-1249 du 1^{er} décembre 2008 a consacré l'existence des Groupes Economiques Solidaires (GES), revêtant la forme de personnes morales de droit privé, pouvant coordonner ou porter une ou plusieurs actions d'insertion par l'activité économique.

Ces GES sont susceptibles de fournir un cadre adéquat à des expériences de plateforme de mobilité, dans lesquelles plusieurs acteurs sur un territoire pourraient se coordonner pour donner plus de cohérence et d'efficacité aux services qu'ils proposent séparément (constitution d'une offre de service).

2.5.2. Les partenariats publics

2.5.2.1. Les plans locaux pluriannuels pour l'insertion et l'emploi

Les Plans Locaux pluriannuels pour l'Insertion et l'Emploi (PLIE) sont susceptibles d'offrir un cadre permettant de coordonner les services de mobilité à destination des publics en insertion.

Les communes et leurs groupements peuvent établir des PLIE qui associent d'autres collectivités territoriales, des entreprises et des organismes intervenant dans le secteur de l'insertion et de l'emploi.

Les PLIE s'adressent aux personnes relevant des SIAE, en grande difficulté d'insertion sociale et professionnelle. Ils proposent des parcours individualisés en associant accueil, accompagnement social, orientation, formation, insertion et suivi.

Le Plan contribue à mieux gérer l'accueil de ces personnes en difficultés et leur parcours individualisé.

En conséquence, les PLIE sont particulièrement adaptés pour la mise en œuvre des services de mobilité visés par la présente étude.

2.5.2.2. La commande publique

1. Le droit de la commande publique constitue un levier majeur de la politique d'insertion par l'activité économique, et permet en particulier de favoriser l'emploi de personnels relevant de l'IAE.

Les pouvoirs adjudicateurs (ou entités adjudicatrices) ont en premier lieu la possibilité d'insérer des clauses sociales dans leurs marchés publics, stipulant par exemple qu'un certain volume d'heures travaillées devront être confiées par le titulaire du marché à des publics relevant de l'IAE²⁶.

De plus, les performances en matière d'insertion professionnelle des publics en difficulté peuvent figurer parmi les critères d'attribution d'un marché²⁷, à condition que ces performances soient liées à l'objet du marché. Cette condition limite considérablement les possibilités de recours à un tel critère.

Les collectivités publiques peuvent par ailleurs se porter acquéreuses de prestations d'insertion dans le cadre de marchés publics dont l'objet même est la réalisation de services de qualification et/ou d'insertion professionnelle.

Ces prestations d'insertions s'appuient sur des activités qui sont un simple support de la prestation d'insertion commandée (pour des exemples classiques : nettoyage, espaces verts, peinture).

Dans le cadre des marchés publics, il est en pratique dans l'intérêt de la collectivité publique et de l'attributaire du marché de favoriser la mise en œuvre de services de mobilité durable à destination des personnels en insertion afin de s'assurer de la ponctualité et de la régularité au travail de ces salariés qui sera une condition de la bonne exécution du marché.

2. En revanche, les dispositions du Code des marchés publics ne permettent pas aux pouvoirs adjudicateurs de réserver à des candidats bénéficiant d'un

²⁶ Article 14 du CMP : Les conditions d'exécution d'un marché ou d'un accord-cadre peuvent comporter des éléments à caractère social ou environnemental qui prennent en compte les objectifs de développement durable en conciliant développement économique, protection et mise en valeur de l'environnement et progrès social. Ces conditions d'exécution ne peuvent pas avoir d'effet discriminatoire à l'égard des candidats potentiels. Elles sont indiquées dans l'avis d'appel public à la concurrence ou dans les documents de la consultation.

²⁷ Article 53-I, 1° du CMP : Pour attribuer le marché au candidat qui a présenté l'offre économiquement la plus avantageuse, le pouvoir adjudicateur se fonde (...) sur une pluralité de critères non discriminatoires et liés à l'objet du marché, notamment la qualité, le prix, la valeur technique, le caractère esthétique et fonctionnel, les performances en matière de protection de l'environnement, les performances en matière d'insertion professionnelle des publics en difficulté, le coût global d'utilisation, la rentabilité, le caractère innovant, (...). D'autres critères peuvent être pris en compte s'ils sont justifiés par l'objet du marché.

conventionnement au titre de l'IAE l'attribution de marchés publics portant sur des services de mobilité.

En effet, les dispositions relatives aux marchés réservés²⁸ ne sont applicables qu'aux structures accueillant des travailleurs handicapés et non à l'ensemble des publics relevant de l'IAE.

Toutefois, en ce qui concerne la possibilité pour une association qui perçoit des subventions publiques de se porter candidate à l'attribution d'un marché public de prestations de services de mobilité, la Cour de justice des communautés européennes a considéré dans son arrêt « ARGE Gewässerschutz » du 7 décembre 2000, que « *le principe d'égalité de traitement des soumissionnaires [...] n'est pas violé au seul motif que le pouvoir adjudicateur admet à participer à une procédure de passation d'un marché public de services des organismes qui reçoivent, de lui-même ou d'autres pouvoirs adjudicateurs, des subventions, quelle qu'en soit la nature, permettant à ces organismes de faire des offres à des prix sensiblement inférieurs à ceux de leurs cosoumissionnaires qui ne bénéficient pas de telles subventions* ».

Un acheteur public ne peut donc pas exclure de manière systématique les offres émanant d'organismes de l'IAE ayant reçu une ou des subventions. Il lui appartient cependant, si ces offres apparaissent anormalement basses au sens de l'article 55 du Code des marchés publics, d'analyser la structure des coûts des organismes en cause afin de déterminer si certains postes largement subventionnés peuvent être susceptibles de provoquer des distorsions de concurrence²⁹.

2.5.2.3. Les subventions

Conformément au principe de libre administration³⁰, les collectivités locales peuvent subventionner les organismes de droit privé satisfaisant un intérêt public local, c'est-à-dire, selon le cas, un intérêt communal, intercommunal, syndical, départemental, ou régional.

Cependant, les textes légaux et réglementaires régissant les aides ayant pour objet la création ou l'extension d'une activité économique³¹ - qui peuvent prendre la forme de subvention - de même que le versement de subventions à des organismes de droit privé³² imposent la conclusion d'une convention de subvention entre la collectivité attribuant la subvention et la collectivité ou l'organisme de droit privé la recevant.

²⁸ Article 15 du Code des marchés publics

²⁹ Rép. min. n° 64671 ; Rép. min. n° 63500 ; Rép. min. n° 62704 : JOAN Q 27 sept. 2005, p. 8988 ; Contrats et Marchés publics n° 11, Novembre 2005, comm. 291

³⁰ Article 72 de la Constitution et article L. 1111-1 du CGCT

³¹ Articles L. 1511-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales, et particulièrement l'article L. 1511-5

³² Article 10 de la loi n°2000-321 du 12 avril 2000

3. TRANSPORTS COLLECTIFS

3.1. Quelles solutions possibles et selon quelles conditions ?

Rappelons que la notion de « transport collectif » ou « transport en commun » fait référence à la capacité des véhicules utilisés (véhicules de plus de 9 places, conducteur compris³³) et recouvre des types de services de transport très différents du point de vue juridique.

Des services de transport routier de voyageurs peuvent également être mis en place à l'aide de véhicules de moins de neuf places.

Même si, juridiquement, ces services ne sont alors pas des « transports collectifs », ils seront qualifiés comme tels dans le cadre de la présente partie de l'étude, dans un souci de simplification, dès lors que les incidences de la qualification juridique de transport collectif sont circonscrites à la réglementation relative aux véhicules de plus de neuf places.

Il peut tout d'abord s'agir de services de **transport privés**, c'est-à-dire des transports assurés par la SIAE à titre gratuit, exclusivement pour ses membres (association), salariés ou clients.

Ces services sont organisés librement par la SIAE.

Il peut ensuite s'agir de **transports publics** organisés par une autorité organisatrice de transport (transports réguliers, y compris transports scolaires ou navettes de centre-ville, et transports à la demande).

Ces services ne peuvent être organisés par une SIAE, la LOTI conférant aux autorités organisatrices de transport routier qu'elle désigne une compétence exclusive pour la création et l'organisation de ces services.

Il peut encore s'agir de **transports occasionnels**, organisés librement par la SIAE sous réserve de l'obtention des autorisations nécessaires, le cas échéant.

Les services occasionnels sont libéralisés lorsqu'ils sont exécutés par des autocars ou des autobus, sur l'ensemble du territoire national, y compris en Ile-de-France, et sur le territoire de l'Union Européenne.

Lorsqu'ils sont exécutés avec des véhicules de moins de 9 places, conducteur compris, ils sont également libres dans les limites d'un département, et sont en revanche soumis à autorisation, lorsqu'ils dépassent ces limites géographiques.

³³ Arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif aux transports en commun de personnes

Les autorisations permettent d'effectuer des services occasionnels depuis un point de départ situé dans une zone de prise en charge, vers tout point du territoire national.

Cette zone de prise en charge est constituée par la région Ile-de-France pour les transporteurs qui y sont installés ou par le département où l'entreprise est installée et les départements limitrophes, pour les autres transporteurs.

Les titres de transport devant accompagner les transports occasionnels sont soit les billets individuels dans le cas de circuits à la place, soit les billets collectifs s'il s'agit de services collectifs.

3.1.1. L'exécution d'un service de transport collectif par une SIAE en réponse à l'appel d'offre d'une collectivité territoriale

Les services de transport routier régulier de voyageurs et de transport à la demande (TAD) relèvent exclusivement, pour leur création et leur organisation, de la compétence des autorités organisatrices de transport désignées par la LOTI.

Ces autorités organisatrices sont presque toujours les collectivités territoriales, et notamment les départements et les autorités organisatrices de transport urbain (collectivité territoriale ou groupement de collectivités sur le territoire desquelles un périmètre des transports urbains a été institué)³⁴. De tels services ne sauraient donc être créés et organisés par des SIAE.

Celles-ci peuvent en revanche exécuter de tels services pour le compte des autorités organisatrices, notamment en répondant aux appels d'offres lancés par celles-ci.

Des collectivités peuvent également lancer des appels d'offres pour des services de transports privés (transports périscolaires par exemple)³⁵ ou de transport occasionnels (manifestations ponctuelles).

L'exécution de ces services par des SIAE nécessite toutefois une professionnalisation de celles-ci dans le domaine du transport de voyageur, puisqu'elle exige que l'entreprise de transport, qu'elle soit publique ou privée, constituée sous forme commerciale ou associative, soit inscrite au registre régional des transporteurs et des loueurs.

Cette inscription est soumise à trois conditions :

³⁴ Il convient toutefois de réserver le cas de l'Ile-de-France. Le Syndicat des Transports en Ile-de-France y constitue en effet une autorité organisatrice régionale dérogatoire, les collectivités territoriales ou leurs groupements pouvant néanmoins recevoir délégation de compétence de sa part (Ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959, article 1^{er}).

³⁵ Selon l'article 3 du décret du 7 avril 1987 précité, « la mise à la disposition de l'organisateur de véhicules avec conducteur ne peut être effectuée que par une entreprise inscrite au registre des entreprises de transport public routier de personnes. »

- **L'honorabilité professionnelle**, qui doit être satisfaite par la personne qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport de l'entreprise³⁶. Elle est justifiée par l'absence d'inscription au bulletin n° 2 du casier judiciaire d'une condamnation définitive interdisant d'exercer une profession commerciale et industrielle, et par l'absence de deux (ou plus) condamnations pénales pour des infractions spécifiques au Code de la route, aux réglementations de la sécurité, du travail, et de la protection de l'environnement intéressant les transports.
- La **capacité professionnelle** doit être obtenue par la même personne qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport de l'entreprise, sauf régime dérogatoire. L'attestation de capacité professionnelle peut être obtenue soit par examen, soit par équivalence de diplômes, soit par l'expérience professionnelle.
- La **capacité financière** : l'entreprise doit disposer de capitaux propres et de réserves ou de garanties, dont le montant est fonction du type de véhicules utilisés de façon habituelle par l'entreprise pour le transport public routier de personnes (véhicule de plus ou de moins de 9 places, conducteur compris) et de leur nombre.

Un régime dérogatoire d'accès à la profession prévoit la dispense des conditions de capacité professionnelle et financière dans quatre cas. Trois d'entre eux sont susceptibles de concerner des SIAE, qui visent en effet :

- Les particuliers et les associations auxquels, après constat de la carence de l'offre de transports, notamment suite à une mise en concurrence infructueuse, une autorité organisatrice de transport a confié l'exécution de prestations de transport scolaire ou de transport de la demande, lorsqu'ils utilisent un seul véhicule n'excédant pas neuf places, conducteur compris³⁷ ;
- L'entreprise qui n'exerce l'activité de transport public routier de personnes que comme accessoire d'une activité principale autre que le transport public routier de personnes et qui ne possède qu'un seul véhicule affecté à cet usage ;
- L'entreprise qui n'utilise que des véhicules destinés à des usages de tourisme et de loisirs autres que des autocars et autobus dans les conditions fixées par l'article R. 233-1 du code du tourisme³⁸ ;

Dans ces cas, le dirigeant de l'entreprise est tenu à la seule condition d'honorabilité pour l'inscription au registre.

³⁶ Il ne s'agit donc pas nécessairement du représentant légal de l'entreprise, mais bien de la personne ayant la direction permanente et effective de l'activité de transport de l'entreprise (directeur ou autre, quelle que soit sa dénomination). Pour l'inscription au registre, seront alors sollicités : une copie du contrat de travail de cette personne, mentionnant la fonction de responsable permanent et effectif de l'activité transport de personnes et le statut de cadre, ainsi que de la délégation de pouvoirs et de signature du représentant légal en faveur de l'attestataire qui doit pouvoir représenter l'entreprise vis-à-vis des tiers. Cf. formulaire CERFA n° 12724.

³⁷ Article 5 du décret de 1985 précité et article 29 alinéa 9 de la LOTI

³⁸ Par exemple un petit train touristique.

Dans tous les cas, l'inscription au registre est un préalable obligatoire à l'exécution, par quelque entreprise que ce soit, de tout service de transport collectif routier de personnes organisé par un pouvoir adjudicateur (ou une entité adjudicatrice)³⁹.

L'inscription au registre est matérialisée par la délivrance d'une licence communautaire aux entreprises utilisant des autocars ou des autobus et d'une licence de transport intérieur dans les autres cas.

3.1.2. Conditions de l'exécution d'un service de transport collectif par une SIAE : la formation des conducteurs

Pour un **véhicule de moins de 9 places assises**, y compris le siège du conducteur, affecté au transport public de personnes, le conducteur doit, bien évidemment, être titulaire du permis B valide, mais également être en possession d'une attestation délivrée par le préfet après vérification médicale de son aptitude physique⁴⁰.

Les titulaires du permis B conduisant des véhicules affectés au transport public de personnes doivent faire proroger leur permis tous les cinq ans pour les conducteurs de moins de soixante ans, tous les deux ans à partir de l'âge de soixante ans, et chaque année à partir de l'âge de soixante-seize ans. La prorogation est prononcée par le préfet du département, au vu d'un certificat médical favorable délivré par un médecin de ville agréé ou par une commission médicale.

Pour un **véhicule de plus de 9 places assises**, y compris le siège du conducteur, ce dernier doit être âgé d'au moins 21 ans et détenir un permis D ou ED des véhicules de transport de voyageurs.

Le conducteur doit également disposer d'une carte de qualification de conducteur et pour cela, satisfaire à des obligations de formation professionnelle initiale et continue.

Jusque récemment, seuls les conducteurs des entreprises professionnelles du transport interurbain de voyageurs étaient soumis à des formations complémentaires au permis de conduire.

Le décret n°2007-1340 du 11 septembre 2007 transposant en droit français la directive européenne n°2003/59/CE du 15 juillet 2003, a cependant étendu cette obligation à l'ensemble des conducteurs de véhicules de transport routier de voyageurs ou de marchandises.

³⁹ Y compris les services de transports privés organisés par ces pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices. (Cf. article 3 du décret du 7 avril 1987, op. cit. note 33)

⁴⁰ Article R.221-10 du Code de la route

Ce dispositif prévoit pour l'essentiel : une qualification initiale qui peut être longue ou accélérée, une formation continue, une formation complémentaire passerelle pour les conducteurs qui souhaitent passer d'un secteur à l'autre, la délivrance d'un livret de suivi de formation et d'une carte de qualification de conducteur, ainsi qu'un dispositif de sanction pour les entreprises et les conducteurs en cas de non respect des obligations de formation.

La qualification initiale longue correspond aux titres et diplômes actuels de conducteur routier obtenus après une formation professionnelle de conduite d'au moins 280 heures, délivrés soit par le ministère de l'emploi, soit par équivalence, tel que le CAP de conducteur ou le BEP de conduite routière du ministère de l'éducation⁴¹. Cette qualification permet à son titulaire de conduire dès l'âge de 21 ans avec un permis D ou ED des véhicules de transport de voyageurs (18 ans pour le transport de marchandises).

La qualification initiale accélérée ou Formation Initiale Minimale Obligatoire (FIMO) est constituée d'un stage d'une durée de 140 heures sur 4 semaines consécutives, réalisé en face à face pédagogique⁴². La FIMO permet de conduire, dès 21 ans sur des services réguliers de transports de personnes sur des parcours de moins de 50 km, ou à partir de 23 ans sans restriction de parcours. Les conducteurs en exercice qui n'ont pas interrompu leur activité depuis plus de dix ans sont dispensés de cette formation.

Une formation complémentaire "passerelle" permet la mobilité intersectorielle. Une formation de 35 heures dite "passerelle" destinée aux titulaires des permis C et D qui souhaitent changer de secteur d'activité pour passer du secteur voyageurs au secteur marchandises ou inversement. Cette formation passerelle permet d'acquérir la FIMO du nouveau secteur. Le contenu du stage est sensiblement le même que pour la FIMO initialement suivie par le conducteur. Seule la durée des quatre modules est moindre.

Les conducteurs de véhicules de transport sont également dans l'obligation de suivre une Formation Continue Obligatoire de Sécurité (FCOS). Cette formation continue se déroule sous forme d'un stage de 35 heures, tous les cinq ans, effectué pendant le temps de travail sur 5 jours consécutifs ou éventuellement en deux sessions de 3 et 2 jours sur une période de 3 mois. Ce stage peut être effectué par anticipation dans les six mois qui précèdent sa date d'échéance.

La FCOS permet également à son titulaire de conduire indifféremment des véhicules de transport de marchandises ou de personnes avec les permis C et D et donne accès aux formations passerelles.

⁴¹ La liste complète des titres et diplômes admis en équivalence est fixée par arrêté du 26 février 2008.

⁴² Quatre thèmes sont étudiés : le perfectionnement à la conduite, l'application des réglementations sociales et de l'activité transport, la santé et la sécurité, le service et la logistique. Le contenu et les durées de chaque thème sont précisés dans les annexes de l'arrêté du 3 janvier 2008.

Les conducteurs dispensés de FIMO qui ont interrompu leur activité de conduite depuis plus de cinq ans doivent, préalablement à la reprise de toute activité de conduite, suivre obligatoirement un stage de FCOS.

Pour toutes ces formations, un livret de suivi de la formation est mis en place par le centre dûment agréé, lequel est strictement personnel et est remis au stagiaire. De même, à l'issue de chaque formation le centre remet, outre une attestation FIMO ou FCOS, une carte de qualification de conducteur visée par le préfet du département⁴³.

Le conducteur doit pouvoir présenter cette carte de qualification à chaque contrôle⁴⁴. L'employeur doit détenir une copie de cette carte afin, en cas de contrôle également, d'être en mesure de justifier de la régularité de la situation de ses conducteurs⁴⁵. A défaut, des sanctions sont prévues, tant pour l'employeur que pour le conducteur.

Bien évidemment, pour la conduite d'un véhicule de transport collectif, même de moins de 8 sièges, outre celui du conducteur, il est possible pour l'exploitant de transports publics, quelle que soit la forme de son exploitation, de ne faire appel qu'à des conducteurs titulaires de la carte de qualification de conducteur.

3.2. Quel cadre juridique appliquer aux expériences dites de transport collectif ou micro-collectif (responsabilité, assurances) ?

3.2.1. Régime de responsabilité

La **responsabilité civile de la SIAE en tant que transporteur**, à l'égard des personnes transportées et des tiers, peut être recherchée, soit sur le fondement de sa responsabilité contractuelle, soit sur celui de sa responsabilité délictuelle.

La responsabilité du transporteur à l'égard des personnes transportées est une **responsabilité contractuelle**, entre le moment où celui-ci commence à monter dans le véhicule jusqu'au moment où il achève d'en descendre.

Durant cette période, le transporteur est tenu d'une obligation de sécurité, qui est une obligation de résultat. Cela signifie qu'il est présumé responsable de tous les dommages subis par la personne transportée entre le moment où elle commence à monter dans le véhicule jusqu'au moment où il achève d'en descendre. En cas de dommage, c'est à lui, et non au passager, qu'il incombera de prouver qu'il n'a pas commis de faute.

⁴³ Articles 18 et 19 du décret du 11 septembre 2007

⁴⁴ Article 21 du même décret

⁴⁵ Article 20 du même décret

Depuis un arrêt de la Cour de Cassation du 12 décembre 2000, le transporteur est également présumé responsable, et tenu de l'indemnisation du dommage, du fait d'agression d'un passager par un autre passager⁴⁶.

En dehors de cette période, le transporteur est tenu à l'égard des personnes transportées par une **responsabilité délictuelle ou quasi-délictuelle**. Cela signifie qu'avant que le passager ne commence à monter dans le véhicule ou après qu'il ait fini d'en descendre, il n'est pas lié par le contrat passé avec l'exploitant. Néanmoins, la responsabilité de ce dernier peut être engagée en raison d'un acte, volontaire ou non, ayant entraîné un dommage pour le passager.

A l'égard des tiers, que l'accident soit subi ou causé par le véhicule, c'est la loi n°85-677 du 5 juillet 1985, tendant à l'amélioration de la situation des victimes d'accidents de la circulation et à l'accélération des procédures d'indemnisation (dite loi Badinter), qui s'applique. Cette loi régit en effet tous les accidents dans lesquels est impliqué un véhicule terrestre à moteur.

Elle dispose que le gardien du véhicule, donc le transporteur, employeur du conducteur, doit réparer tous les dommages sans pouvoir invoquer la force majeure ou le fait d'un tiers (articles 2 et 3).

En tout état de cause, en cas de dommages corporels, la faute de la victime, à l'exception de celle du conducteur s'il est également la victime (article 4), est rarement considérée comme libératoire (article 3) quant à la détermination de la responsabilité, c'est-à-dire susceptible de diminuer, voire supprimer la responsabilité civile de l'exploitant de transport public. Tout au plus, elle peut permettre une modération de l'indemnisation accordée à la victime (article 5).

La faute du conducteur, s'il est également la victime, en revanche, a pour effet de limiter ou d'exclure l'indemnisation des dommages qu'il a subis (article 4).

La SIAE exerçant une activité de transport, en tant que personne morale⁴⁷, ainsi que ses dirigeants, peuvent également voir leur **responsabilité pénale** engagée.

La responsabilité de la personne morale qu'est la SIAE ne saurait être engagée du fait de ses salariés, ces derniers étant dépourvus de tout pouvoir de représentation.

⁴⁶ Cass. Civ. 1ère, 12 décembre 2000, D. 2001, somm. 2230, obs. P. Jourdain

⁴⁷ L'article 121-2, alinéa 1^{er}, du code pénal dispose que : « *Les personnes morales, à l'exclusion de l'Etat, sont responsables pénalement, selon les distinctions des articles 121-4 à 121-7, des infractions commises, pour leur compte, par leurs organes ou représentants.* » Il s'applique à toutes les personnes morales qu'elles soient de droit public ou de droit privé, à but lucratif ou non lucratif, françaises ou étrangères.

En revanche, en cas de délégation ou subdélégation de pouvoirs à un salarié, ce dernier peut engager la responsabilité pénale de la personne morale qui l'emploie⁴⁸.

La responsabilité pénale des personnes morales n'est pas exclusive de la responsabilité pénale des personnes physiques⁴⁹.

3.2.2. Assurances

Les assurances obligatoires sont identiques, quelle que soit l'activité de transport et/ou possession d'un véhicule terrestre à moteur.

Si la SIAE est propriétaire du ou des véhicule(s) utilisés, elle doit, en cette qualité, assurer chacun de ces véhicules. Mais elle doit également assurer la responsabilité qu'il est susceptible d'encourir du fait de l'exploitation de son entreprise.

L'article L. 211-1 du Code des assurances rend obligatoire **l'assurance pour la mise en circulation d'un véhicule et le conducteur du véhicule**⁵⁰.

En règle générale, c'est le propriétaire d'un véhicule qui est tenu de s'assurer, car il engage sa responsabilité issue de l'article 1384 du Code civil, en qualité de gardien de la chose.

L'obligation de contracter une assurance pèse sur lui, même s'il a conclu une convention d'irresponsabilité avec l'utilisateur effectif du véhicule.

L'utilisateur occasionnel est également tenu à l'obligation d'assurance dans la mesure où, par son utilisation, il entre dans le champ d'application de l'article L 211-1 du Code des Assurances.

Cependant, si l'utilisateur dispose de l'usage exclusif du véhicule, il devient gardien de la chose, et devra alors s'assurer que le véhicule est bien couvert par une police avant de l'utiliser. Ce cas se présente notamment en cas de location de véhicule.

⁴⁸ Cass. Crim., 1er décembre 1998 : Bull. crim., 1998, n° 325 ; Cass. Crim., 26 juin 2001 : Bull. crim., 2001, n° 161

⁴⁹ Article 121-2, alinéa 3, du Code pénal

⁵⁰ Article L 211-1 alinéa 1er du Code des Assurances : « *Toute personne physique ou morale autre que l'Etat, dont la responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers résultant d'atteintes aux personnes ou aux biens dans la réalisation desquels un véhicule terrestre à moteur, ainsi que ses remorques ou semi-remorques, est impliqué, doit, pour faire circuler lesdits véhicules, être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité, dans les conditions fixées par règlement d'administration publique.* »

Si la SIAE est propriétaire de plus de trois véhicules, elle peut également souscrire une assurance dite « assurance-flotte ». Une flotte de véhicule se définit comme un ensemble de véhicules propriétés d'une même personne morale. Les assurances de flotte regroupent, au sein d'un même contrat et d'une même police, l'ensemble des véhicules du parc de la personne morale. Elles prévoient en règle générale une prime ou une cotisation unique pour tous les véhicules compris dans la flotte, ainsi que des garanties identiques.

La SIAE peut également souscrire une assurance responsabilité civile « Entreprise » afin d'assurer le risque généré par son entreprise.

En effet, elle peut voir sa responsabilité engagée à plusieurs titres et peut être mis en cause en tant que :

- personne susceptible d'avoir commis une faute ou ayant fait preuve de négligence ou d'imprudence ;
- commettant du fait de ses préposés ou de toute personne dont il est responsable : cette assurance prend en charge l'indemnisation éventuellement due par la SIAE du fait du dommage causé par l'un de ses salariés notamment, ou toute personne dont il a la responsabilité, dans le cadre de son exercice professionnel ;
- propriétaire, locataire, gardien ou détenteur à quelque titre que ce soit de biens meubles ou immeubles.

Cette assurance pourra être mise en œuvre à l'égard des tiers, des clients ou des préposés.

En conclusion sur ce chapitre, une SIAE peut ainsi :

- organiser et exécuter librement, un service de transport privé, dans le cadre précis et sous les conditions exposées ci-avant tenant principalement à la définition juridique du transport privé ;
- exécuter un service de transport public organisé par l'autorité organisatrice de transport compétente, sous réserve de son inscription au registre des transporteurs et des loueurs.

Dans tous les cas, une attention particulière devra être portée à la formation des conducteurs, liée à la capacité des véhicules, ainsi qu'au respect des règles de concurrence et aux questions relatives à la responsabilité et aux assurances.

4. SERVICES DE MISE A DISPOSITION DE VEHICULES

Comme indiqué auparavant, sont visés ici les locations et prêts de véhicule d'une part, et l'auto-partage d'autre part (en l'état du droit applicable et sans préjudice des modifications qu'impliqueraient l'adoption des dispositions relative à l'autopartage figurant dans le projet de loi dit GRENELLE II).

Les activités de location de véhicule et d'autopartage (l'autopartage n'étant rien d'autre, juridiquement, qu'une location de véhicule selon certaines modalités) ne sont pas soumises pas à un régime d'autorisation administrative ou de déclaration préalable.

Le portage des services de location et d'autopartage de véhicules motorisés ou non, à deux ou quatre roues, par des SIAE ne connaît donc en principe pas d'autres limites que celles qui ont été déjà mentionnées précédemment et qui tiennent notamment au respect de la compétence de chaque SIAE, des règles concurrentielles et de sécurité des usagers.

4.1. Quelles sont les obligations de sécurité à respecter pour la location ou le prêt de véhicule ?

S'agissant des activités impliquant la mise à disposition d'un véhicule appartenant à une SIAE ou placé sous sa responsabilité, que cette mise à disposition soit faite à titre gratuit (prêt) ou onéreux (location), il appartient en premier lieu à la structure concernée de s'assurer du bon état d'entretien du véhicule confié à l'utilisateur et de sa conformité aux normes de sécurité en vigueur.

De même, il y a lieu de fournir les équipements individuels de sécurité exigés par la législation, qu'il s'agisse d'un prêt ou d'une location.

En l'occurrence, il est légalement exigé :

- Pour tous les conducteurs des véhicules motorisés, à l'exception des véhicules à 2, 3 ou 4 roues non carrossés : un triangle de présignalisation et un gilet de haute visibilité ;
- Pour les conducteurs et passagers d'une motocyclette, d'un tricycle à moteur, d'un quadricycle à moteur ou d'un cyclomoteur : un casque de type homologué ;
- Pour les cyclistes circulant hors agglomération la nuit ou le jour par mauvaise visibilité : un gilet de haute visibilité⁵¹. Toutefois, au-delà des seules obligations prévues par le Code de la route, il est raisonnable de considérer

⁵¹ Articles R.416-19, R.431-1 et R.431-1-1 du Code de la route

que toutes les structures concernées doivent au titre de leurs obligations générales de sécurité recommander aux usagers de vélos placés sous leur responsabilité le port en toutes circonstances d'un casque et d'un gilet de haute visibilité conformes à la réglementation et fournir ces équipements.

Enfin, il appartient à la structure concernée de s'assurer que le conducteur du véhicule mis à disposition, que ce soit à titre gratuit ou onéreux, remplit les conditions pour la conduite du véhicule en cause notamment d'âge et dispose des titres exigés par la loi pour la conduite des véhicules à moteur (permis de conduire selon la catégorie du véhicule en cause ou brevet de sécurité routière pour les cyclomoteurs).

Il appartient plus généralement à la structure concernée de rappeler les consignes de sécurité applicables et de s'assurer que l'utilisateur concerné dispose d'une formation adaptée à la conduite du véhicule en cause et à défaut d'y pourvoir.

4.2. Quelles sont les obligations en matière d'assurance ?

Ces obligations ne varient pas selon le caractère gratuit ou onéreux de la mise à disposition.

Dès lors que sa responsabilité civile peut être engagée en raison de dommages subis par des tiers au titre de la mise en circulation d'un véhicule motorisé, la SIAE mettant un véhicule à disposition est tenue en application de l'article L 211-1 du Code des assurances de souscrire un contrat d'assurance garantissant cette responsabilité qu'il s'agisse d'atteintes aux personnes ou aux biens.

Cette garantie couvre la responsabilité civile de toute personne ayant la garde ou la conduite, même non autorisée, du véhicule ainsi que la responsabilité civile des passagers du véhicule objet de l'assurance.

S'agissant des vélos, il n'existe pas d'obligation légale d'assurance. Toutefois, il est fortement recommandé que le conducteur du vélo dispose d'une couverture couvrant a minima les dommages causés aux tiers, à titre personnel pendant le temps de trajet entre le travail et son domicile, et par la SIAE pendant le temps de service.

La SIAE mettant à disposition des vélos pourra en particulier exiger de l'utilisateur qu'il justifie d'un contrat d'assurance couvrant sa responsabilité civile (inclus par exemple dans les assurances multirisque habitation).

4.3. Quelles sont les règles concernant le prix de la mise à disposition ?

La mise à disposition peut être gratuite (prêt) ou à titre onéreux (location). La liberté en matière d'établissement des prix s'impose, sous les réserves issues du droit de la concurrence énoncées précédemment (§ 2.2.).

Ainsi, qu'il s'agisse d'autopartage ou de location, la SIAE a la faculté de mettre gratuitement à disposition des personnes en difficulté d'insertion ses véhicules.

Toutefois, dès lors que le véhicule est utilisé par un salarié de la SIAE dans le cadre de déplacements ayant un caractère purement privé de même que les déplacements entre le domicile et le travail, le prix de la location pourrait à bon droit être mis à la charge du salarié en insertion.

Il en serait de même de la mise à disposition au profit de tiers, laquelle devrait respecter les principes énoncés précédemment quant au droit de la concurrence (§ 2.2.).

En revanche, il y a lieu de rappeler que les déplacements liés à l'exécution du contrat de travail entre la SIAE et le salarié en insertion (à l'exception du trajet domicile travail) sont par principe à la charge de l'employeur.

4.4. Le cas spécifique du « transport solidaire »

Comme défini précédemment (cf. § 1.2.2.3), **le transport solidaire consiste à mettre à disposition, à titre onéreux, de deux personnes, un véhicule et un accompagnateur pour rentabiliser les kilomètres parcourus en termes financiers et de protection de l'environnement. La première personne acquitte un prix pour se rendre de son domicile à son lieu de travail, et la seconde, pour la mise à disposition d'un véhicule avec accompagnateur, lui permettant d'effectuer le kilométrage exigé par son contrat de conduite accompagnée ou supervisée.**

L'objet du service est donc multiple.

A l'égard du conducteur, l'objet du service est de lui permettre d'effectuer des heures de formation à la conduite, et non de le transporter. Le service échappe donc, quant à cet aspect, à la qualification de transport public, et s'assimile plus à un service de formation à la conduite.

De ce point de vue, l'organisation de ce type de service nécessite de s'assurer que les conditions légales (récemment assouplies par la réforme du permis de conduire) sont remplies, soit pour l'essentiel :

- Que l'accompagnateur justifie de 5 ans de permis B sans avoir commis d'infractions graves,
- Et qu'avant le début de l'apprentissage (conduite accompagnée), l'élève et son accompagnateur aient passé deux heures de leçon avec le formateur de l'école de conduite lors d'un premier rendez-vous pédagogique préalable.

La police souscrite pour l'assurance du véhicule devra également tenir compte de ce que le véhicule sera conduit par une personne en contrat de conduite accompagnée ou supervisée.

A l'égard du tiers transporté, l'objet du service est bien le transport d'autrui à titre onéreux. Aussi, que le service soit réservé aux salariés de la SIAE ou aux bénéficiaires d'un dispositif d'insertion, ou qu'il soit ouvert au grand public, il s'assimile à un transport public (cf. supra, § 1.2.1.2).

Or, l'activité de transport public nécessite notamment, en application de l'article R. 221-10 du Code de la Route, que le conducteur du véhicule soit titulaire du permis B et d'une attestation délivrée par le préfet après vérification médicale de l'aptitude physique (cf. § 3.1.2).

Il paraît donc impossible d'assurer un tel service à titre payant, dès lors que le conducteur n'est pas titulaire du permis B et de l'attestation en cause.

Si le service était réservé aux salariés de la SIAE ou aux bénéficiaires d'un dispositif d'insertion, il pourrait être qualifié de service de transport privé, à condition toutefois d'être gratuit (cf. § 1.2.1.1).

Il nous paraîtrait alors envisageable, quoi que la question de la responsabilité se pose pour l'organisateur. A tout le moins conviendra-t-il, à cet égard, de veiller à ce que la personne transportée soit préalablement informée de ce que le conducteur est en cours d'obtention du permis B dans le cadre d'un contrat de conduite accompagnée ou supervisée.

5. LE COVOITURAGE

Les activités de covoiturage ne sont pas soumises à un régime d'autorisation administrative ou de déclaration préalable.

Dès lors que l'activité de la SIAE se limite à mettre en relation un conducteur disposant d'un véhicule et un passager pour le transport d'un salarié en insertion entre son domicile et son lieu de travail, le régime légal applicable à l'activité d'organisation d'un service de covoiturage reste relativement souple.

Dans ces conditions, en tant que tiers organisateur du service de covoiturage, la SIAE ne répond en principe ni de la rencontre effective du covoitureur et du covoituré à l'égard de l'un ou de l'autre, ni de la sécurité du transport.

Il en irait autrement si une SIAE contraignait un salarié en insertion à effectuer un covoiturage. Le temps de trajet devant alors être assimilé à un temps de travail effectif et la responsabilité de l'employeur susceptible d'être engagée.

Dans le cadre d'un covoiturage régulier, l'article L 411-2 du Code de la sécurité sociale dispose que les salariés covoitureurs et covoiturés bénéficient de la couverture applicables aux accidents de trajets même si le covoitureur n'emprunte

pas le trajet le plus direct entre son domicile et le lieu de travail et est conduit à effectuer un détour pour les besoins du covoiturage.

S'agissant des relations entre covoitureurs et covoiturés, il y a lieu de rappeler que le covoiturage ne doit par principe pas donner lieu à une rémunération du covoitureur, seul le partage des frais d'essence et de péage étant admis.

L'activité d'organisation du covoiturage peut en revanche, en tant que prestation de service, donner lieu à rémunération.

Dans cette hypothèse (paiement de l'organisateur), l'organisateur peut être assimilé à un professionnel. Sa responsabilité en matière d'organisation est donc susceptible d'être renforcée.

Il est par ailleurs recommandé que le conducteur du véhicule déclare à son assureur l'existence d'un covoiturage régulier.

Il y a également lieu de rappeler que le conducteur habituel du véhicule ne peut céder le volant au passager qu'à la condition que son contrat d'assurance ne comporte pas une clause de conduite exclusive.

6. LES SERVICES DE FORMATION ET DE CONSEIL

6.1. L'autoécole associative ou sociale

L'article L 213-7 du Code de la route a institué un dispositif légal spécifique à l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière par les associations d'insertion ou de réinsertion sociale ou professionnelle, distinct de celui applicable aux établissements d'enseignement à titre onéreux.

Ces dispositions sont complétées par les articles R 213-7 à R. 213-9 du Code de la route figurant dans la section 2 du chapitre III du titre 1er du livre II relative à l'« **Enseignement de la conduite et de la sécurité routière par les associations d'insertion ou de réinsertion sociale ou professionnelle** » ainsi que par un arrêté du 8 janvier 2001⁵² relatif aux conditions d'agrément des associations qui s'appuient sur la formation à la conduite et à la sécurité routière pour faciliter l'insertion ou la réinsertion sociale ou professionnelle.

L'activité de ces établissements est en premier lieu subordonnée à la délivrance d'un agrément par l'autorité administrative soumis à plusieurs conditions.

La première tient au statut l'établissement en cause. Seules peuvent bénéficier de l'agrément les associations régies par la loi du 1^{er} juillet 1901 régulièrement déclarées en préfecture.

En outre, ces associations doivent être soit partie à une convention signée avec l'Etat, une collectivité locale, un établissement public ou une association chargée d'une mission de service public, soit bénéficiaire d'une aide attribuée par une des personnes morales précitées, pour des actions parmi lesquelles l'apprentissage de la conduite et de la sécurité routière constitue un des moyens de l'insertion ou de la réinsertion sociale ou professionnelle.

En conséquence, si le portage d'une activité d'auto-école sociale par une SIAE à forme associative ne pose légalement aucune difficulté ; il n'en va pas de même pour les SIAE constituées sous la forme de sociétés commerciales ne pouvant faire l'objet d'un agrément. Cette hypothèse est susceptible de concerner au premier chef les EI et les ETTI.

En deuxième lieu, l'enseignement de la conduite doit être exclusivement destiné à des personnes qui relèvent soit des dispositifs d'insertion, soit de situation de marginalité ou de grande difficulté sociale, soit d'une prise en charge au titre de l'aide sociale.

⁵² NOR: EQU0100029A

En troisième lieu, l'association doit recourir exclusivement à du personnel titulaire de l'autorisation d'enseigner pour la formation tant pratique que théorique selon le programme de formation de l'enseignement de la conduite et de la sécurité routière réglementaire.

En quatrième lieu, l'établissement d'enseignement de la conduite et de la sécurité routière à forme associative doit justifier de garanties minimales concernant les moyens de l'établissement s'agissant des locaux, véhicules et moyens matériels.

Précisons s'agissant du matériel utilisé que l'enseignement de la conduite impliquera nécessairement l'utilisation d'un véhicule à double commande.

Enfin, le président et toute personne dûment mandatée par lui pour encadrer l'activité doit justifier de l'absence de condamnation à une peine criminelle ou à l'une des peines correctionnelles visées par l'article R 212-4 du Code de la route.

6.2. Les autres activités de formation

Aux termes des dispositions de l'article L 6351-1 du Code du travail, les personnes qui réalisent des prestations de formation continue au sens de l'article L 6311-1 du Code du travail doivent déposer auprès de l'autorité administrative une déclaration d'activité, dès la conclusion de la première convention de formation professionnelle ou du premier contrat de formation professionnelle, conclus respectivement en application des articles L. 6353-2 et L. 6353-3.

Ces personnes sont en conséquence soumises aux dispositions du livre III de la sixième partie du Code du travail.

S'agissant plus spécifiquement de l'enseignement de la pratique du vélo, le formateur devra disposer de l'agrément requis par les textes réglementaires.

6.3. Le conseil en mobilité

Le conseil en mobilité en tant que tel est une activité libre.

En effet, si l'article 27-1 de la LOTI oblige les Autorité Organisatrice de Transports Urbains (AOTU) à mettre en place des services de conseil en mobilité et d'information multimodale pour les grands pôles générateurs de trafic, il ne s'agit nullement d'une compétence exclusive qui interdirait à d'autres acteurs, et notamment aux SIAE, de mettre en œuvre de tels services.

Relevons à cet égard que la compatibilité de ces services avec l'objet social de l'IAE ne pose pas de difficulté en pratique.

Le principe de liberté de l'activité n'implique cependant pas l'absence de responsabilité de la SIAE, organisatrice du service, qui répond selon les règles de droit commun des conseils dispensés aux personnes bénéficiant du dispositif. Il sera fait en la matière application du Code civil.

Il appartient en particulier aux SIAE de prêter une vigilance particulière à la formation et aux qualifications des conseillers.

Fait à Paris, le 14 mars 2010

Julien BRAULT

Cécile PANASSAC