

[SÉCURITÉ JURIDIQUE]

Autopartage : du développement à la concurrence ?

Par Agnès Boudin, avocate spécialiste du secteur des nouvelles mobilités

Historiquement, l'autopartage s'est développé dans la sphère privée, entre particuliers ou au sein d'une entreprise, pour s'ouvrir vers le grand public, d'abord dans un cadre associatif ou coopératif (SCIC). Ces dernières années sont marquées par l'essor de modèles plus structurés, tant commerciaux que publics. Ce développement de l'autopartage s'est accompagné d'une structuration de son régime juridique, notamment en sécurisant l'intervention publique en la matière. Il ne s'agit cependant pas du seul élément à prendre en compte pour garantir la sécurité juridique d'un service, notamment au regard des problématiques concurrentielles qui se sont récemment développées.

→ Retour sur la sécurisation de l'intervention publique par la jurisprudence

Si l'entrée dans l'autopartage des loueurs ou constructeurs automobiles correspond à une logique industrielle, celle des collectivités territoriales n'a pas été sans susciter d'interrogations juridiques.

En effet, en l'absence de compétence expresse en la matière, les collectivités territoriales créent des services d'autopartage sur le fondement de leur clause générale de compétence. Elles sont donc astreintes à respecter le principe de la liberté du commerce et de l'industrie et l'intérêt public local de cette intervention doit être établi.

Dans sa décision du 3 juillet 2012, relative à la création du service « Auto-lib' », la cour administrative d'appel de Paris a ainsi rappelé que si les personnes publiques « entendent, indépendamment de ces missions [de service public], prendre en charge une activité économique, elles ne peuvent légalement le faire que dans le respect tant de la liberté du commerce et de

l'industrie que du droit de la concurrence ; qu'à cet égard, pour intervenir sur un marché, elles doivent, non seulement agir dans l'une de leurs compétences, mais également justifier d'un intérêt public, lequel peut résulter notamment de la carence d'initiative privée ; qu'une fois mise dans son principe, une telle intervention ne doit pas se réaliser selon des modalités telles qu'en raison de la situation particulière dans laquelle se trouverait cette personne publique par rapport aux autres opérateurs agissants sur le même marché, elle fausserait le libre jeu de la concurrence sur celui-ci » (CAA de Paris, 3 juillet 2012, chambre syndicale des loueurs de voitures automobiles, syndicat professionnel des centres radio-taxis de Paris de la région parisienne, requête numéro 11PA02157).

Dans ses conclusions au sujet de cette affaire, le rapporteur public, Stéphane Dewailly, estime que le tribunal administratif n'a pas retenu de motif erroné en considérant la réduction des diffi-

cultés résultant de l'accroissement de la circulation automobile aux zones urbaines et la diversification de l'offre de transport ainsi que le développement de véhicules électriques constituent un intérêt public suffisant. Contrant l'argumentation des deux requérants, il estime, et sera suivi par la cour, que rien ne démontre que les services privés disponibles (voitures de location et taxis) répondaient quantitativement et qualitativement au but recherché (AJDA 2012, p.2444).

En l'absence de compétence reconnue expressément par les textes, cette décision de la cour administrative d'appel de Paris est donc incontestablement venue sécuriser juridiquement l'intervention des collectivités territoriales en matière d'autopartage.

Elle permet également de confirmer que l'autopartage est susceptible d'être érigé en service public et donc de faire l'objet d'une délégation de service public.

→ Un nouveau pas avec l'acte III de la décentralisation ?

L'état actuel du droit va encore évoluer sous l'impulsion du projet de loi de développement des solidarités territoriales et de la démocratie locale déposé au Sénat le 10 avril 2013.

Les autorités organisatrices de la mobilité urbaine

Ce projet de loi transforme les autorités organisatrices des transports ur-

bains en autorités organisatrices de la mobilité urbaine qui ont notamment pour mission de concourir au développement « des usages partagés des véhicules terrestres à moteur » (article 12).

Le projet prévoit d'abroger l'article 54 de la loi portant engagement national pour l'environnement qui définit aujourd'hui l'autopartage par « la mise en commun au profit d'utilisateurs abonnés d'une flotte de véhicules de transports terrestres à moteur », chaque abonné pouvant « accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée ».

L'autopartage est la mise en commun de véhicules...

Une nouvelle définition de l'autopartage serait introduite dans un article L.1231-14 du code des transports.

Elle serait la suivante : « L'autopartage est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaires des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour la durée de son choix et pour une durée limitée ».

Ces dispositions auraient pour effet d'élargir la définition légale de l'autopartage en y intégrant les systèmes où un ou plusieurs véhicules sont partagés entre des utilisateurs qui ne sont pas nécessairement abonnés au service, comme c'est souvent le cas pour l'autopartage en entreprises, au sein d'administrations ou encore dans certaines structures associatives.

Pour aller au bout de cette logique et si l'on s'en réfère à la suite de l'article 12 du projet de loi, le décret du 28 février 2012, soumettant la délivrance du label à la conclusion



La structuration d'un régime juridique de l'autopartage est aujourd'hui en voie d'achèvement.

d'un contrat d'abonnement, devrait être modifié ou même abrogé.

Un nouveau label délivré par chaque AO

En effet, le projet modifierait également les dispositions relatives au label autopartage pour prévoir que : « les autorités mentionnées à l'article L.1231-1 peuvent délivrer un label autopartage aux véhicules affectés à cette activité.

A cet effet, elles fixent les caractéristiques techniques des véhicules au regard, notamment, des objectifs de réduction de la pollution et des gaz à effet de serre qu'elles déterminent et les conditions d'usage de ces véhicules auxquelles est subordonnée la délivrance du label.

En cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, elles

peuvent créer un service public d'autopartage. L'exploitant de ce service n'est pas soumis à l'obligation prévue à l'article L.1421-1 ».

Les conditions d'attribution du label ne seraient donc plus définies au niveau national, par décret, mais par chaque autorité organisatrice de la mobilité urbaine.

Le VT comme source de financement

Enfin, l'article 13 du projet de loi prévoit que le produit du versement transport pourra être affecté à des opérations « concourant au développement des modes de déplacement non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ».

Une nouvelle source de financement des projets d'autopartage serait donc créée.

→ Un régime juridique stabilisé au cœur de la concurrence

Si la structuration d'un régime juridique de l'autopartage est aujourd'hui en voie d'achèvement et que ce type de service se développe dans nombre de collectivités, il convient de garder à l'esprit les problématiques concurrentielles qui sont de plus en plus prégnantes.

Des services développés à grande échelle

Tout d'abord, la concurrence entre l'autopartage et la location de voitures et les taxis a pris un tournant particulier avec le développement des services

d'autopartage à grande échelle. Il convient en effet de rappeler que la création du syndicat mixte Autolib' avait été attaquée par la chambre syndicale des loueurs de voitures automobiles et le syndicat professionnel des centres radio-taxis de Paris et de la région parisienne.

Le marché du transport individuel de passagers

Un premier niveau de lecture du marché des transports conduit en effet à considérer que l'autopartage, les taxis et la location de véhicules constituent un seul et unique marché, celui du transport individuel de passagers.

La cour administrative d'appel de Paris a cependant jugé que le service Autolib' ne porte pas atteinte au libre jeu de la concurrence dans la mesure où « l'exploitation des taxis, impliquant en particulier la mise à disposition d'un chauffeur, pour un trajet librement choisi, ainsi qu'une facturation à la durée, ne saurait être regardée comme substituable à l'autopartage des véhicules, qui offre l'accès à un véhicule sans conducteur pour une durée limitée, et dont les modalités d'utilisation et de facturation répondent à des règles entièrement distinctes, nonobstant la finalité commune de transport individuel de personnes de ces services » (CAA de Paris, 3 juillet 2012 précité).

Les conclusions du rapporteur public sur la concurrence

La cour n'a pas apporté de précisions sur la concurrence entre l'autopartage et la location traditionnelle. Les conclusions du rapporteur public Dewailly constituent cependant une piste de réflexion intéressante. Il a estimé que Autolib' ne faisait pas concurrence aux loueurs en se basant sur un faisceau d'indices résultant de la différence de prix des services, des modalités de réservation des véhicules et de leurs caractéristiques techniques (électrique contre essence).

Le droit des marques

La concurrence entre les différents services de transport individuel ne porte pas uniquement sur la création du service mais également sur son exploitation. Deux exemples récents viennent l'illustrer sur le terrain du droit des marques.

Le cas de Car2go

A cet égard, chacun a en tête la récente affaire Car2Go dans laquelle cinq so-

ciétés propriétaires ou titulaires d'une licence de la marque Car'Go ont intenté une action en contrefaçon de marque et concurrence déloyale devant le tribunal de grande instance de Paris à l'encontre de la société Car2Go. Ces sociétés avaient pour objet la location courte durée, l'achat et la vente de tout matériel ou véhicule en France et à l'étranger. Elles ont intenté leur action suite à l'annonce de l'arrivée dans la ville de Lyon d'un système de location de voiture en autopartage géré par la société Car2Go. La cour d'appel de Paris a considéré « qu'il n'est pas contestable que Car2Go est une imitation de la marque verbale Car'Go, au sens de l'article L.713-3 du CPI, les deux signes ne différant que par l'insertion par la marque Car2Go du chiffre 2 en lieu et place de l'apostrophe », ce qui « pouvait entraîner une confusion dans l'esprit du public » (CA Paris, Pôle 1 Ch.02, 28 mars 2013, n°12/10326). L'affaire aura été fatale à la société.

Le cas d'Autolib'

Les choses se sont heureusement mieux terminées pour le service Autolib' qui au terme d'un périple juridique l'opposant à la société Europcar International, propriétaire de la marque Autoliberté, a pu conserver son nom (TGI Paris, 11 mars 2011, TGI Paris 23 juin 2011, CA Paris Pôle 5. Ch. 02, 29 juin 2012). Les parties ont finalement signé un « gentleman agreement » par lequel Europcar a renoncé à faire appliquer la décision rendue par la cour d'appel de Paris le 29 juin 2012 et aux termes duquel la Ville de Paris est devenue le propriétaire exclusif de la marque Autolib'. Si cette décision était favorable à Europcar, celle-ci a probablement souhaité stopper le second contentieux en cours en raison d'un risque d'annulation de la marque Autoliberté lié aux discussions sur son caractère distinctif ou non.

La saga Autolib' n'est cependant pas encore arrivée à son terme, l'Union des loueurs professionnels ayant déposé en avril dernier devant le tribunal administratif de Paris un recours contre l'accord conclu avec Europcar – une affaire à suivre dont les multiples épisodes il-

lustrent la concurrence que les loueurs voient l'autopartage leur faire... Si certains s'en féliciteront comme manifestation du succès de l'autopartage, cette situation crée des risques juridiques que les structures gestionnaires de services d'autopartage doivent anticiper.

La guerre industrielle

Par ailleurs, l'autopartage, en tant qu'il peut être le support de technologies innovantes, est également un secteur pouvant se prêter à l'espionnage industriel, que l'on pense à une affaire entre Autolib' à Paris et BMW qui doit bientôt sortir sa voiture électrique. D'après des sources journalistiques, il semblerait en effet que le service d'autopartage ait déposé plainte contre un sous-traitant de la firme allemande dont des techniciens auraient été surpris en train d'intervenir sur des bornes de rechargement. Certes, un tel risque est loin de concerner tous les services d'autopartage, quoi qu'il en soit cette affaire vient rappeler à quel point il est nécessaire pour chaque acteur de protéger ses savoir-faire et la confidentialité de ses relations avec ses partenaires.

→ En conclusion

Enfin, sur un autre terrain, et peut-être par anticipation, on en viendra à se demander si la concurrence n'ira pas finalement s'exercer entre les différents services d'autopartage eux-mêmes. Face à l'exploitation de plusieurs services sur un même territoire, ceux-ci ne vont-ils pas rentrer en concurrence pour l'occupation du domaine public ou encore l'attribution de subventions... □

Agnès Boudin est avocate exerçant dans le secteur des nouvelles mobilités. Elle conseille notamment des porteurs de projets publics ou privés dans la mise en œuvre de projets d'autopartage en privilégiant une vision opérationnelle et transversale dans ses conseils.