

Les clés du covoiturage

Si faire partager à ses passagers les coûts de déplacement est autorisé, il est illégal de covoiturer dans un but lucratif. Rappel des règles du jeu.

Par Thierry Lévêque, illustration Thomas Baas.



La récente grève des transports en commun a entraîné une explosion du covoiturage, dont a notamment bénéficié la plateforme BlaBlaCar, leader du secteur. Mais, attention, cette pratique est encadrée. Définie comme « l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte », cette activité, présentée comme écologique – car économe en CO₂ –, ne peut en aucun cas dériver vers une activité lucrative. La jurisprudence a également limité les conditions de recours à cette pratique pour les véhicules de fonction.

Ne pas basculer dans l'activité clandestine de taxi

La légalité du covoiturage a été reconnue par la Cour de cassation dans un arrêt de 2013. La loi d'orientation des mobilités de décembre 2019 a ensuite clarifié la notion de partage des coûts. « L'échange financier ne peut constituer une rémunération, mais seulement une participation aux frais (essence, péages, amortissement...) », précise Rémy Jos-

seume, avocat à Paris. Un décret est encore attendu pour préciser le calcul, mais le mieux est de se baser sur la valeur de « l'indemnité kilométrique », une notion fiscale utilisée pour évaluer les frais professionnels. Le conducteur ne peut covoiturer que sur des trajets qu'il avait déjà prévus pour lui-même, ce qui suppose qu'il peut renoncer à son voyage à la dernière minute, ou arriver en retard sur l'horaire prévu, sans encourir de plainte ou de demande d'indemnisation de la part des passagers. Si ces conditions ne sont pas remplies, le transporteur se place dans l'illégalité, car il exerce alors une activité clandestine de taxi ou de VTC (voiture de transport avec chauffeur). Le plus souvent, les plateformes de covoiturage qui mettent en contact conducteur et passagers fixent elles-mêmes les indemnités, afin justement qu'elles n'atteignent pas les montants qui en feraient des rémunérations.

Un cas de salarié covoitreur licencié

Le prix d'un trajet Paris-Strasbourg, par exemple, est aux alentours de 30 euros par passager. Avec trois passagers, un chauffeur peut ainsi « neutra-

liser » le coût de son voyage, et n'a aucun revenu à déclarer au fisc. Il faut cependant être attentif à ne pas en abuser, notamment quand on a l'habitude de se déplacer très fréquemment avec un véhicule de fonction. Le salarié d'une entreprise de conseil a ainsi été licencié, il y a quelques années, car il covoitrait systématiquement. « Le mieux est d'en parler au préalable avec son employeur », conseille maître Josseume. En revanche, des accords informels de covoiturage entre employés de la même société sont plutôt encouragés.

Permis et assurances à jour

Pour les passagers, mieux vaut passer par une plateforme qui vérifie que le chauffeur a un permis de conduire en règle et une assurance couvrant les éventuels dommages causés à des tiers. Les contrats habituels comportent cette garantie, et le covoiturage n'occasionne pas, en principe, de surcoût. « Il est cependant préférable pour le transporteur de vérifier au préalable que son assureur n'interdit pas explicitement le covoiturage », recommande notre expert. Il doit aussi vérifier qu'il peut éventuelle-

ment laisser le volant (sur une partie du trajet seulement) à un passager. Il doit alors être sûr que ce dernier est en possession du permis de conduire. Enfin, même si les plateformes spécialisées dans le covoiturage prélèvent une commission pour la mise en contact, ces dernières ne peuvent légalement être tenues responsables en cas d'accident. ■

BlaBlaCar en pole position

La grève des transports, qui, en décembre et janvier derniers, a notamment perturbé la région parisienne, a fait le bonheur des plateformes de covoiturage comme BlaBlaCar. Cette entreprise française créée en 2006 revendique désormais la première place mondiale du secteur, avec 87 millions d'inscrits dans 22 pays. Elle a annoncé avoir doublé son activité lors des congés de fin d'année, sans avoir augmenté

ses tarifs, contrairement aux compagnies de cars longue distance, dont les prix ont explosé durant cette période. La plateforme entend aujourd'hui prospérer en proposant des voyages multimodaux. Pour cela, elle a racheté en 2018 les bus de la SNCF (Ouibus), rebaptisés « BlaBlaBus », et propose actuellement 300 destinations à bas prix. Elle vend aussi directement des assurances spéciales à ses utilisateurs les plus réguliers.