Auto & Transport

NEWSLETTER



FIDAL
AVOCATS

Pôle Automobile



Newsletter Auto & Transport

Votre rendez-vous dédié au secteur de l'Automobile et du Transport !

À l'occasion de cette nouvelle édition, notre Pôle Automobile & Transport fait le point sur trois sujets juridiques au cœur de l'actualité du secteur.

Au programme :

03 I. La fin des concessions autoroutières : vers un nouveau financement des infrastructures de transport ?

07 II. La solarisation et la végétalisation des parcs de stationnement extérieurs : état du droit applicable

10 III. Herses anti-retour : une solution séduisante mais juridiquement risquée

I. La fin des concessions autoroutières : vers un nouveau financement des infrastructures de transport ?

Le secteur des transports fait face à des besoins d'investissement croissants : modernisation des infrastructures, résilience des réseaux, transition écologique et évolution des mobilités. Le rapport de la conférence Ambition France Transports, remis au Gouvernement en 2025, estime à environ 3 milliards d'euros supplémentaires par an, à moyen terme, les besoins nécessaires à la remise à niveau des infrastructures nationales.

Le constat est particulièrement préoccupant pour les réseaux existants. Environ 50 % seulement des chaussées du réseau routier national non concédé seraient en bon état, tandis qu'une part significative des ponts présente des défauts structurels.

Dans ce contexte, l'échéance des principales concessions autoroutières françaises, entre 2031 et 2036, constitue un moment décisif. Au-delà de la restitution des ouvrages et de leur mode d'exploitation à l'expiration des contrats, se pose désormais la question de l'utilisation des recettes autoroutières pour financer l'ensemble des infrastructures de transport.

Les péages pourraient ainsi changer de fonction : de contrepartie de l'usage d'un ouvrage, ils deviendraient une source de financement des mobilités, notamment ferroviaires, fluviales et routières. Le projet de loi-cadre relatif au développement des transports, n°2740 s'inscrit dans cette perspective et pourrait traduire les arbitrages issus de la conférence Ambition France Transports.

La fin des concessions historiques apparaît dès lors moins comme une simple échéance contractuelle que comme une occasion de repenser le financement et la gouvernance des mobilités. Une question se dessine : assiste-t-on à l'émergence d'un nouveau droit du financement des transports ?



I. La fin des concessions autoroutières : vers un nouveau financement des infrastructures de transport ?

1. La mutation de la fonction économique du péage

Depuis les années 1950, la France a choisi de déroger au principe de gratuité des voies de circulation en recourant au système concessif. L'État a confié à des sociétés concessionnaires le financement, la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation du réseau autoroutier, en contrepartie du droit de percevoir un péage. Le concessionnaire assume ainsi un risque d'exploitation, notamment lié au trafic, aux coûts d'entretien et aux investissements nécessaires au maintien du réseau.

Ce modèle a longtemps structuré l'économie autoroutière française. Mais l'amortissement progressif des infrastructures a nourri les interrogations sur la justification du péage, notamment au regard de la rentabilité des sociétés concessionnaires et du niveau des tarifs acquittés par les usagers.

Le rapport Ambition France Transports propose de dépasser cette approche. Le maintien d'un niveau de péage proche de celui actuellement pratiqué après l'expiration des concessions historiques permettrait de dégager des ressources significatives pour les finances publiques. Le péage ne serait donc plus uniquement la rémunération d'un investissement privé : les recettes autoroutières pourraient contribuer au financement d'autres modes de transport.

Cette évolution modifie la fonction économique du péage. Celui-ci tendrait à devenir un mécanisme de solidarité intermodale, dans lequel l'affectation des recettes répondrait à une logique d'intérêt général dépassant le seul financement du réseau autoroutier.

2. Un nouveau modèle de gouvernance

Le rapport Ambition France Transports renouvelle également la réflexion sur la gouvernance des autoroutes en plaçant la répartition des risques au cœur du futur modèle.

Trois risques sont principalement identifiés : le risque de construction, le risque d'entretien et d'exploitation et le risque de trafic. L'enjeu n'est donc plus de choisir entre gestion publique et gestion privée, mais de déterminer l'allocation des risques permettant de concilier efficacité économique, maîtrise budgétaire et intérêt général.

Lorsque le risque est largement transféré au concessionnaire, celui-ci doit être rémunéré en conséquence. À l'inverse, si l'État conserve le risque de trafic, il bénéficie directement des recettes mais demeure exposé aux variations de fréquentation. La crise sanitaire de 2020 a illustré cette sensibilité, les sociétés concessionnaires ayant alors subi une forte baisse de leurs recettes.



La conférence n'envisage ni la prolongation des concessions actuelles, ni un retour à la régie, ni la création de sociétés régionales de gestion. Elle privilégie des concessions de nouvelle génération : contrats plus resserrés, durées adaptées aux investissements restant à réaliser et mécanismes renforcés de partage de la rentabilité.

Le projet de loi-cadre pourrait accompagner cette évolution par une réallocation des recettes, un encadrement renforcé des concessions et une meilleure articulation entre infrastructures, transition écologique et aménagement du territoire. Le droit des concessions évoluerait ainsi vers un modèle davantage régulé, dans lequel la performance économique serait conciliée avec une redistribution plus équilibrée de la valeur créée.

3. Les propositions du projet de loi-cadre

Le projet de loi-cadre s'inscrit dans le prolongement des travaux d'Ambition France Transports et en reprend les principales orientations autour de plusieurs axes.

Il prévoit d'abord une programmation pluriannuelle du financement des transports afin d'offrir davantage de visibilité aux acteurs publics et privés sur les investissements à conduire et les ressources à mobiliser. Il accorde également une priorité à la régénération, à la modernisation et à la résilience des infrastructures existantes, notamment ferroviaires, fluviales et routières.

Le texte consacre par ailleurs le principe d'une affectation des nouvelles ressources issues des mobilités au financement des mobilités elles-mêmes, dans le prolongement du modèle porté par l'AFITF. Les recettes résultant du maintien des péages après l'expiration des concessions historiques pourraient ainsi être réaffectées aux infrastructures de transport, sous réserve d'une visibilité suffisante pour en assurer l'acceptabilité.

Le Gouvernement privilégie parallèlement un renouvellement du cadre concessif, fondé sur des périmètres plus homogènes, des durées plus courtes et une association accrue de la puissance publique. Le projet entend également consolider le modèle économique des autorités organisatrices de la mobilité, tout en mobilisant davantage les financements privés en complément de l'effort public.

Au-delà de ces mesures, le projet marque un changement de perspective. La logique patrimoniale traditionnelle (construire, exploiter, transférer) laisse place à une approche intégrée des infrastructures de transport. Les autoroutes ne seraient plus appréhendées comme un secteur autonome, mais comme l'un des supports du financement global des mobilités.

Cette évolution rapproche le régime économique des péages d'une logique de fiscalité affectée : l'enjeu ne réside plus seulement dans la tarification d'un service, mais dans la traçabilité de l'utilisation des recettes au bénéfice d'une politique publique.

Cette transformation soulève enfin la question de l'acceptabilité sociale. Le niveau du péage ne constitue pas le seul déterminant : la transparence sur l'utilisation des recettes est également essentielle. L'usager sera d'autant plus susceptible d'accepter le maintien du péage qu'il pourra identifier les investissements auxquels il contribue.

Cette exigence implique un renforcement de la gouvernance et du contrôle des flux financiers, ainsi qu'une réflexion sur le rôle que pourrait jouer une structure telle que l'AFITF dans la redistribution des ressources entre les différents modes de transport.

Conclusion

La fin des concessions autoroutières historiques ouvre donc une réflexion qui dépasse largement la seule gestion des contrats arrivant à échéance. Elle pose la question de l'allocation des risques, de la gouvernance des recettes et, plus largement, du financement durable des infrastructures nécessaires à la transition écologique et à la cohésion territoriale.

Si les orientations issues d'Ambition France Transports et du projet de loi-cadre se confirment, les péages pourraient changer de nature et les concessions de modèle. Les autoroutes ne seraient plus seulement un objet de concession : elles pourraient devenir un instrument structurant de la politique publique des transports.

L'enjeu sera alors de concilier trois impératifs : assurer l'entretien et la modernisation des infrastructures, préserver l'équilibre économique des futurs contrats concessifs et garantir aux usagers une utilisation transparente et lisible des recettes générées par les péages.

Clarisse Vidal
Avocate en Droit des Sociétés

II. La solarisation et la végétalisation des parcs de stationnement extérieurs : état du droit applicable

Depuis sa création en droit français, la réglementation relative à la solarisation des parcs de stationnement extérieurs a connu des évolutions majeures, donnant naissance à un cadre juridique pour le moins fragmenté, parfois difficile à appréhender.

À l'approche des premières échéances réglementaires, faisons le point !

En l'état du droit, deux dispositifs vont trouver à s'appliquer simultanément dont les périmètres se recoupent : d'une part le dispositif issu de la loi du 22 août 2021[1], dite « loi Climat et Résilience » ; d'autre part celui introduit par la loi du 10 mars 2023[2], dite « loi APER ».

Le double régime issu des lois « Climat et Résilience » et « APER »

Pour les parcs de stationnement nouveaux, la loi Climat et Résilience a introduit plusieurs obligations aujourd'hui codifiées aux articles L.171-4 et suivants du code de la construction et de l'habitation (CCH) et L.111-19-1 et suivants du code de l'urbanisme (CU).

L'article L.171-4 du CCH prévoit l'obligation, pour les parcs de stationnement non couverts de plus de 500 mètres carrés associés aux constructions de bâtiments (ou faisant l'objet d'une rénovation lourde), d'intégrer, sur au moins la moitié de leur surface, des revêtements de surface, des aménagements hydrauliques ou des dispositifs végétalisés favorisant la **perméabilité et l'infiltration des eaux pluviales ou leur évaporation**.

L'article L. 111-19-1 du CU impose, quant à lui, d'intégrer sur au moins la moitié de la surface des parcs de stationnement des dispositifs végétalisés ou des ombrières concourant à leur ombrage. Sont concernés les parcs de stationnement extérieurs de plus de 500 mètres carrés associés aux bâtiments ou parties de bâtiment auxquels s'applique l'obligation prévue à l'article L. 171-4 du CCH, ainsi que les nouveaux parcs de stationnement extérieurs ouverts au public de plus de 500 mètres carrés. Si ces parcs comportent des **ombrières**, celles-ci doivent intégrer un **procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de leur surface**.

[1]Loi n°2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets, JORF n°0196 du 24 août 2021

[2]Loi n°2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables, JORF n°0060 du 11 mars 2023

II. La solarisation et la végétalisation des parcs de stationnement extérieurs : état du droit applicable

Toutefois, ces obligations n'ont vocation à s'appliquer qu'aux parcs de stationnement ayant déposé une demande d'autorisation d'urbanisme à compter du **1er janvier 2024**, ou faisant l'objet, à compter de cette date, de la conclusion ou du renouvellement d'un contrat de concession de service public, d'une prestation de services ou d'un bail commercial relatif à leur gestion.[3]

Pour les parcs existants, l'article 40 de la loi APER impose aux parcs de stationnement extérieurs d'une superficie supérieure à 1 500 mètres carrés de s'équiper, sur au moins la moitié de cette superficie, d'ombrières intégrant un procédé de production d'énergies renouvelables sur la totalité de leur partie supérieure assurant l'ombrage.

Récemment, la loi dite « Huwart »[4] est venue préciser que cette obligation est considérée comme satisfaite lorsque les parcs de stationnement extérieurs sont équipés de procédés mixtes concourant, au total, à l'ombrage d'au moins la moitié de leur superficie :

- Une part d'ombrières photovoltaïques couvrant au moins 35% de la moitié de la superficie de ces parcs ; et
- Des dispositifs végétalisés concourant à l'ombrage de la surface restant à couvrir.

Quant aux échéances, l'obligation vise les parcs existants à la date du 1er juillet 2023 et ceux dont la demande d'autorisation d'urbanisme a été déposée à compter du 1er décembre 2024[5].

La date limite de mise en conformité varie selon le mode de gestion et la superficie des parcs. Les parcs gérés en concession ou délégation de service public doivent se conformer à la date de la conclusion ou du renouvellement de leur contrat, sans pouvoir excéder le 1er juillet 2026 ou, si l'événement contractuel est postérieur, le 1er juillet 2028.

Pour les autres parcs, la date de mise en conformité dépend de la taille des parcs : le **1er juillet 2026** pour les parcs d'au moins 10 000 m², le **1er juillet 2028** pour ceux en deçà de ce seuil.

Les exonérations

Ces obligations ne s'imposent toutefois pas de manière absolue. Des dérogations, totales ou partielles, sont prévues par les textes, notamment lorsque des contraintes patrimoniales, urbanistiques ou technico-économiques font obstacle à l'installation des équipements requis, ou lorsque les conditions d'ombrage sont déjà satisfaites par un autre moyen.

[3]Article 4 du décret n°2023-1208 du 18 décembre 2023 portant application de l'article L.171-4 du code de la construction et de l'habitation et de l'article L.111-19-1 du code de l'urbanisme.

[4]Loi n° 2025-1129 du 26 novembre 2025 de simplification du droit de l'urbanisme et du logement.

[5]Décret n° 2024-1023 du 13 novembre 2024 portant application de l'article 40 de la loi n° 2023-175 du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables.

II. La solarisation et la végétalisation des parcs de stationnement extérieurs : état du droit applicable

Les sanctions

Pour les parcs de stationnement relevant de l'article 40 de la loi APER, tout manquement expose le propriétaire à une sanction pécuniaire[6] annuelle, prononcée jusqu'à mise en conformité, dont le plafond est fixé à 20 000 euros pour les parcs de moins de 10 000 mètres carrés et à 40 000 euros pour les parcs excédant ce seuil.

Pour les parcs de stationnement relevant de l'article L.111-19-1 du CU, l'absence des dispositifs requis peut être constitutive d'une infraction pénale sanctionnée d'une peine d'amende allant de 1 200 euros à 300 000 euros[7].

Pierre-Antoine Deetjen
Juriste en Droit de l'Environnement

[6]Il s'agit d'une amende administrative, cf. article 40 V. de la loi « APER »

[7]Par application de l'article L.480-4 du Code de l'urbanisme

III. Herses anti-retour : une solution séduisante mais juridiquement risquée

Comment un dispositif de sécurité peut devenir un véritable piège juridique

La herse anti-retour séduit les entreprises.

Peu coûteuse, simple à poser et hautement dissuasive, elle semble être le remède aux incivilités commises sur un parking privé en libre accès.

Son fonctionnement ? Des pics métalliques relevés s'abaissent lorsque le véhicule circule dans le « bon » sens de circulation, mais restent dressés et crèvent les pneus s'il recule ou circule à contresens.

Le mécanisme est efficace mais juridiquement délicat.

Une herse anti-retour est un dispositif conçu pour opposer une résistance matérielle aux véhicules avec un risque assumé de dommage.

Or, dès qu'un équipement peut endommager un bien ou blesser une personne, il devient une source potentielle de responsabilité pour l'exploitant qui l'a installé.

Alors, comment éviter que le remède ne devienne pire que le mal ?



1. Un dispositif ni interdit, ni spécifiquement encadré

On peut s'étonner qu'un dispositif aussi coercitif ne fasse l'objet d'aucun encadrement spécifique dans les textes.

C'est pourtant bien le cas. À ce jour, aucun texte ne l'interdit expressément.

Une situation d'autant plus surprenante que l'usage de herses par les forces de l'ordre, lui, est strictement réglementé.

III. Herses anti-retour : une solution séduisante mais juridiquement risquée

Pourquoi une telle différence ? Parce que la voie publique et les propriétés privées ne répondent pas aux mêmes règles.

Sur une propriété privée, le propriétaire ou l'exploitant d'un site dispose d'une large liberté d'organisation des conditions d'accès et de circulation.

Cette liberté, qui découle directement du droit de propriété et du pouvoir de gestion de l'entreprise sur ses installations, n'est toutefois pas absolue.

Outre les restrictions pouvant résulter des dispositions du code de la route, qui s'appliquent aux voies ouvertes à la circulation publique, l'exploitant est susceptible d'engager sa responsabilité en cas de dommage ou d'accident.

2. Le risque d'atteinte aux personnes et aux biens : la limite du dispositif

À la différence d'une barrière, d'une borne escamotable ou d'un portail qui interdit le passage, la herse sanctionne matériellement le conducteur en détruisant le pneumatique du véhicule.

L'efficacité de l'équipement repose précisément sur sa capacité à provoquer un dommage au véhicule en cas de comportement non conforme du conducteur.

Cela suscite des interrogations notamment dans des situations où la manœuvre du conducteur est dictée par des impératifs de sécurité ou résulte d'une simple erreur de circulation.

Ce risque de dommage ne se limite pas aux véhicules. Il s'étend également aux personnes, en particulier lorsque la herse est située à proximité de la voie publique.

Un piéton qui trébuche sur la herse, un cycliste qui perd le contrôle, un enfant qui joue à proximité et chute sur les pointes métalliques : les scénarios ne manquent pas.

L'installation d'une herse anti-recul induit donc par elle-même des risques matériels et humains et partant, des risques juridiques qu'il appartient à l'exploitant de prendre en compte dans sa prise de décision.

3. Que risquent les entreprises en cas de dommage ?

L'entreprise qui met gracieusement à disposition de sa clientèle un parking, accessible à tous, et y installe une herse anti-retour en est juridiquement la gardienne. À ce titre, elle s'expose à plusieurs niveaux de responsabilité.

La première est civile.

En cas de dommages aux biens ou de blessures, l'entreprise pourrait voir sa responsabilité engagée sur le fondement de la responsabilité du fait des choses.

III. Herses anti-retour : une solution séduisante mais juridiquement risquée

Or, en la matière, la responsabilité est dite présumée, c'est-à-dire que la victime n'a pas à prouver une faute précise de l'entreprise. Il lui appartient seulement de démontrer que la herse a joué un rôle actif dans la réalisation du dommage.

Une simple négligence de la victime ou l'absence de faute de l'entreprise ne suffit donc pas à exonérer totalement cette dernière.

Seule la démonstration d'une cause étrangère : fait d'un tiers (ex : vandalisme), force majeure (événement imprévisible, irrésistible et extérieur) ou une faute de la victime présentant les caractères de la force majeure, pourra totalement la décharger de sa responsabilité.

En pratique, ces exonérations sont difficiles à obtenir.

Toutefois, une signalisation claire, la visibilité de la herse et un entretien régulier peuvent permettre de réduire le risque contentieux.

La seconde est pénale.

En cas de dommages portés au véhicule, la responsabilité pénale de l'entreprise et de son dirigeant pourrait, selon la conception du dispositif, la signalisation de celui-ci ou encore le comportement du conducteur, être recherchée sur le fondement de la destruction, dégradation ou détérioration du bien d'autrui.

Par ailleurs, en cas de blessures graves ou de décès causés par la herse, l'entreprise et ses dirigeants s'exposent à des poursuites pour blessures ou homicide involontaires, notamment en cas de négligence ou d'imprudence, laquelle pourrait être caractérisée par :

- Une signalisation absente ou insuffisante,
- Une herse défectueuse ou non entretenue,
- Une implantation dangereuse,
- L'absence de séparation des flux piétons/véhicules,

4. Comment limiter les risques ?

La herse anti-recul constitue un dispositif dont la fonction normale est de provoquer la détérioration des pneumatiques des véhicules empruntant la voie en sens interdit.

Cette caractéristique pourrait conduire un juge à apprécier la proportionnalité du dispositif au regard de l'objectif poursuivi et à contrôler les conditions de son implantation, de sa signalisation et de son accessibilité aux usagers du parking, notamment aux piétons.



III. Herses anti-retour : une solution séduisante mais juridiquement risquée

a. **Le principe de proportionnalité comme fil conducteur**

C'est probablement le cœur du sujet.

La fonction normale de la herse anti-retour est de provoquer une détérioration des pneumatiques en cas d'usage non conforme. C'est précisément ce qui en fait un dispositif à surveiller de près.

Dès lors, son installation doit être proportionnée à l'objectif poursuivi.

Le recours à une herse pourrait se justifier en présence de difficultés de circulation récurrentes, de nature à générer des altercations entre usagers ou à accroître le risque d'accidents.

En revanche, si l'objectif est simplement de prévenir quelques erreurs ponctuelles de circulation ou de décourager des stationnements indésirables, le recours à un dispositif aussi contraignant sera plus difficilement défendable.

Le juge pourrait alors s'interroger très simplement : pourquoi une herse et non une barrière, une borne escamotable ou encore un renforcement de la signalisation ?

Plus ces questions resteront sans réponse, plus le choix du dispositif paraîtra discutable.

L'entreprise a donc intérêt à conserver la trace de l'analyse de risques préalable, des incidents ayant motivé le projet, des solutions alternatives envisagées et des raisons du choix final.

b. **Les précautions indispensables à prendre**

Si l'entreprise décide malgré tout de poser une herse anti-retour, elle doit prendre toutes les mesures utiles pour réduire le risque telles que notamment :

- Sens de circulation clairement signalé (panneau sens interdit),
- Signalisation visible et explicite du danger (panneaux d'avertissement, marquages au sol, pictogrammes de danger),
- Éclairage adapté / bandes réfléchissantes (pour éviter les accidents de nuit),
- Zones sécurisées pour les piétons (trottoirs, passages protégés),
- Séparation claire des flux véhicules, piétons, deux-roues,
- Mise en place d'une aire de retournement, en particulier en cas de proximité avec la voie publique,
- Maintenance régulière de l'équipement.

Ces mesures ne suppriment pas tout risque, mais elles permettent de réduire la probabilité d'accident et, en cas de contentieux, de démontrer que l'entreprise a pris des mesures raisonnables de prévention, ce qui est déterminant tant en responsabilité civile qu'en responsabilité pénale.

III. Herses anti-retour : une solution séduisante mais juridiquement risquée

Enfin, une herse anti-retour pouvant être à l'origine d'un dommage matériel, voire corporel, il convient de vérifier en amont que le contrat d'assurance couvre bien ce type d'installation et les sinistres susceptibles d'en résulter.

Certaines garanties peuvent en effet comporter des exclusions ou des restrictions tenant à la nature du dispositif, à son mode de fonctionnement ou au caractère intentionnel du dommage provoqué.

Il est, dès lors, recommandé de déclarer expressément l'installation de la herse à l'assureur et, le cas échéant, d'obtenir une confirmation écrite de la prise en charge des sinistres qui pourraient en résulter.

Conclusion : un dispositif efficace mais à manier avec prudence

Dire qu'une herse anti-retour est légale est juridiquement exact.

Mais cette affirmation est insuffisante.

La question n'est pas tant celle de l'autorisation de principe que celle de la justification du choix et de la mise en œuvre de ce dispositif.

C'est précisément cette question que les entreprises doivent se poser avant de transformer un outil de sécurité en nouvelle source de risque.

Elise Mertens & Didier Madrid
Avocats Règlement des Contentieux

FIDAL
AVOCATS

Le droit d'inventer demain

NOTRE ÉQUIPE
PÔLE AUTOMOBILE GRAND EST



Nadine Jung
Avocat Droit Social
Bureau de Metz
nadine.jung@fidal.com



Clarisse Vidal
Avocat Droit des Sociétés
Bureau de Mulhouse
clarisse.vidal@fidal.com



Didier Madrid
Avocat Règlement des Contentieux
Bureau de Nancy
didier.madrid@fidal.com



François Godfrin
Avocat Droit Economique
Bureau de Nancy
francois.godfrin@fidal.com



Elise Mertens
Avocat Règlement des Contentieux
Bureau de Nancy
elise.mertens@fidal.com



Arthur Dehan
Avocat Règlement des Contentieux
Bureau de Reims
arthur.dehan@fidal.com



Sébastien Laurent-Sorel
Avocat Droit Fiscal
Bureau de Reims
sebastien.laurent-sorel@fidal.com



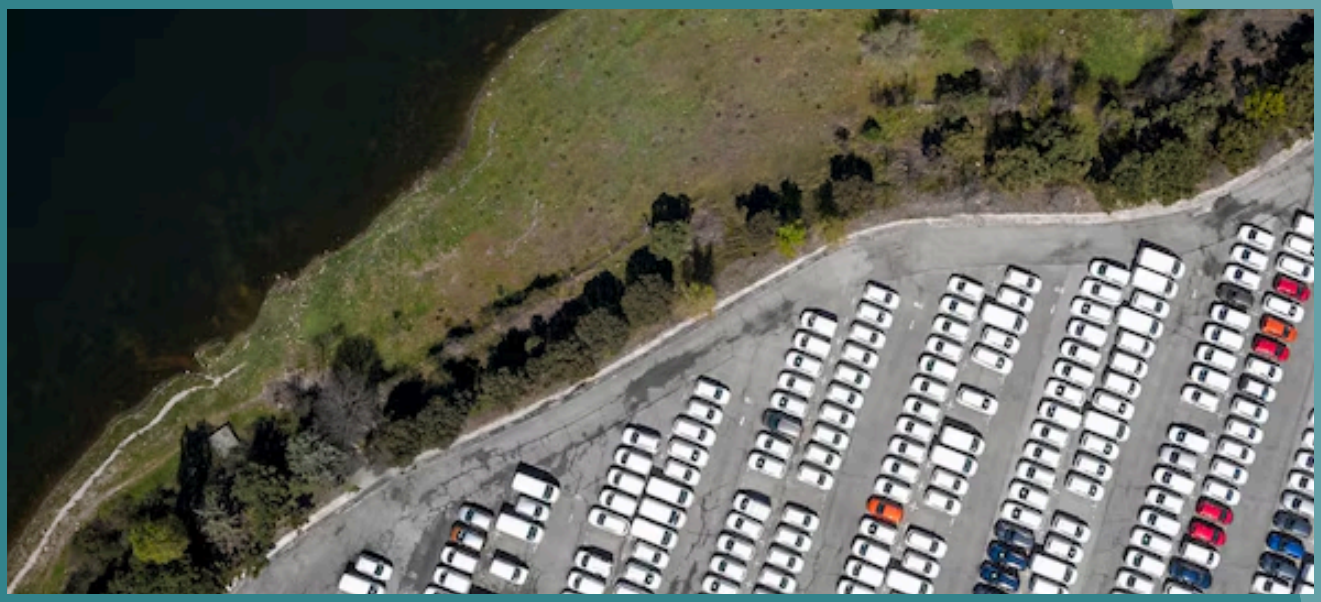
Pierre-Antoine Deetjen
Juriste Droit de l'Environnement
Bureau de Strasbourg
pierre-antoine.deetjen@fidal.com

FIDAL
AVOCATS

Le droit d'inventer demain

PÔLE AUTOMOBILE GRAND EST

Fidal vous accompagne dans tous les domaines du droit des affaires et sur ce marché spécifique en Grand Est.



FIDAL AVOCATS
8 bureaux en Grand Est
Auxerre, Epinal, Metz, Mulhouse, Nancy, Reims, Strasbourg et Troyes.

FIDAL GRAND EST
contact.grandest@fidal.com

Fidal Avocats - **Grand Est**