

AJ Collectivités Territoriales 2020 p.178


Loi d'orientation des mobilités : les nouvelles autorités organisatrices de la mobilité

Gilles Le Chatelier, Avocat, Cabinet ADAMAS
Simon Rey, Avocat, Cabinet ADAMAS

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) a voulu rationaliser la carte des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). À cette fin, elle prévoit trois évolutions majeures.


Elle étend, tout d'abord, marginalement les missions relevant de la compétence d'AOM (anciennement autorité organisatrice de transport urbain ou AOTU), tout en permettant d'être AOM sans avoir l'obligation de mettre en oeuvre des services réguliers de transport public de personnes. Elle pousse les communautés de communes à devenir AOM avant le 1^{er} juillet 2021, sauf à ce que la région exerce cette compétence sur leur ressort territorial. Enfin, elle fait de la région, qui n'était qu'autorité organisatrice des transports (AOT) jusqu'alors, une réelle autorité organisatrice de la mobilité régionale.



L'entrée en vigueur de la LOM doit donc pousser les communautés de communes et les régions à réfléchir, dans des délais contraints, au mode de gouvernance à mettre en place en matière de mobilité sur le territoire de ces communautés. À cette fin, la LOM leur offre toutefois une boîte à outils assez large et flexible pour mettre en oeuvre la bonne formule.



Sur ces problématiques, la loi prévoit également des règles particulières pour Île-de-France Mobilités, ainsi que pour la région lyonnaise, où il est prévu la transformation du syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise, en établissement public *sui generis*  (1). Ces points particuliers ne seront toutefois pas abordés ici.

Une extension limitée des missions qu'une AOM est habilitée à exercer






Contenu de la compétence d'AOM avant la LOM

Missions obligatoires - Avant l'entrée en vigueur de la LOM, les AOM avaient l'obligation d'organiser, dans leur ressort territorial, des services réguliers de transport public de personnes, urbains ou non urbains  (2).

Elles devaient également concourir au développement des modes de déplacement terrestres non motorisés et des usages partagés des véhicules terrestres à moteur  (3), ainsi qu'établir un schéma de développement des aires de covoiturage pour faciliter cette pratique  (4).

Les AOM dont les ressorts territoriaux étaient inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants avaient également l'obligation d'élaborer un plan de déplacements urbains (PDU), de mettre en place un système d'information multimodal ainsi qu'un conseil en mobilité à l'intention non seulement des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants, mais aussi des publics spécifiques, notamment les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées  (5). Les AOM organisaient également, sur le ressort territorial, les services de transport scolaire, la région pouvant participer à leur financement  (6).

Missions facultatives - Outre ces missions obligatoires, les AOM avaient la faculté de mettre en oeuvre les missions suivantes :


- organiser des services de transport à la demande  (7) ;
- délivrer un label « autopartage » aux véhicules utilisés pour cette activité et en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, créer un service public d'autopartage  (8) ;
- en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, mettre à disposition du public des plates-formes dématérialisées de covoiturage pour faciliter la mise en relation de conducteurs et de passagers et créer un signe distinctif des véhicules utilisés dans le cadre d'un covoiturage  (9).
- en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, organiser un service public de location de bicyclettes  (10) ;
- organiser des services publics de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inadaptation de l'offre privée à cette fin et afin de réduire la congestion urbaine et les nuisances pour l'environnement  (11).


Contenu de la compétence d'AOM après la LOM

Meilleure lisibilité - La LOM n'a pas bouleversé les compétences exercées par les AOM. Elle les a étayées et les a regroupées, pour leur donner plus de lisibilité au sein de l'article L. 1321-1-1 du code des transports.

Une AOM est donc toujours compétente pour organiser, dans son ressort territorial, des services réguliers de transport public de personnes, qui peuvent être urbains ou non urbains, ainsi que des services à la demande de transport public de personnes.


La LOM prévoit expressément que l'AOM est compétente pour organiser, sur son ressort territorial, des services de transport scolaire conformément aux dispositions des articles L. 3111-7 et L. 3111-8 du code des transports.

Mobilité active - La LOM confère une compétence plus globale aux AOM pour organiser des services de mobilité active ou contribuer au développement de leurs usages. La mobilité active concerne l'ensemble des modes de déplacement où la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée (vélo, piéton, etc...). Au titre de cette compétence, une AOM pourra donc contribuer au financement d'infrastructures cyclables, même si seule la collectivité compétente en matière de voirie pourrait porter la maîtrise d'ouvrage d'une telle infrastructure. Les AOM pourront, également, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, organiser un service public de location de bicyclettes  (12).

Usages partagés - La LOM renforce également les compétences des AOM en matière d'usages partagés des véhicules terrestres (covoiturage, auto-partage), leur conférant une base juridique spécifique pour organiser de tels services ou contribuer à leur développement. Dans ce cadre, l'AOM devra élaborer un schéma des aires de covoiturage. Elle pourra verser des allocations à des conducteurs assurant des déplacements en covoiturage, créer un signe distinctif de covoiturage, et, en cas de carence de l'initiative privée, mettre en place des solutions de covoiturage  (13).

Mobilité solidaire - La LOM crée une nouvelle compétence offerte aux AOM en matière de mobilité solidaire. Elles pourront organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité

économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Habilitation - Pour l'ensemble de ces compétences, la LOM n'impose pas aux AOM une obligation de faire mais les habilite simplement à s'emparer de ces différentes missions. En ce sens, l'article L. 1321-1-1 du code des transports dispose qu'une AOM « est compétente » pour organiser les différentes missions précitées. Le législateur n'impose donc plus aux AOM « d'organiser des services réguliers de transport public de personnes »  (14). Celles-ci sont donc désormais habilitées à organiser de tels services, mais n'ont plus l'obligation d'y procéder.


Autrement dit, une AOM pourrait exercer pleinement sa compétence sans pour autant avoir l'obligation d'organiser un service de transport collectif régulier. La LOM apporte ainsi de la flexibilité aux AOM, et notamment aux communautés de communes qui entendraient se doter d'une telle compétence, dans l'exercice de celle-ci.


Conseil en mobilité - Outre ces compétences, les AOM pourront également mettre en place un service de conseil en mobilité destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants.

Transports de marchandises - Elles pourront toujours organiser des services de transport de marchandises et de logistique urbaine, en cas d'inexistence, d'insuffisance ou d'inadaptation de l'offre privée, afin de réduire la congestion urbaine ainsi que les pollutions et les nuisances affectant l'environnement.


Enfin, et en complément de leur compétence en matière de mobilité solidaire, les AOM auront la faculté d'offrir un service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité destiné aux personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale, ainsi qu'à celles en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite.

La LOM impose néanmoins aux AOM de définir une politique de mobilité adaptée à leur territoire et d'en assurer le suivi et l'évaluation.


Plan de mobilité - Les AOM dont le ressort territorial est inclus dans une agglomération de plus de 100 000 habitants - à l'exception des communautés de communes et de la région lorsque celle-ci est AOM sur le territoire d'une communauté de communes - auront toujours l'obligation d'élaborer un plan de mobilité (se substituant au plan de déplacements urbains), de mettre en place un système d'information multimodal ainsi qu'un conseil en mobilité à l'intention non seulement des employeurs et des gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements importants, mais aussi des publics spécifiques, notamment les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées  (15).

Comité des partenaires - Les AOM devront également animer un comité des partenaires, regroupant, *a minima*, des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants, qu'elles auront l'obligation de constituer et de réunir au moins un fois par an  (16). Enfin, les AOM devront contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et l'étalement urbain.


Détermination de l'entité exerçant la compétence d'AOM sur le périmètre des communautés de communes

Les métropoles, la métropole de Lyon, les communautés urbaines et les communautés d'agglomération sont AOM de plein droit sur leur ressort territorial en lieu et place de leurs communes membres ou des communes situées sur leur territoire  (17).

Sur ces périmètres où a été principalement développé du transport collectif, la LOM permet donc d'étendre le champ des compétences de ces AOM. La LOM ne modifie toutefois pas la carte des AOM sur les ressorts territoriaux de ces entités.

En revanche, la LOM modifie les règles de gouvernance sur le ressort territorial des communautés de communes  (18).



Sur ces territoires, les communes étaient AOM. Elles exerçaient ou non cette compétence, le cas échéant en la transférant à leur communauté de communes ou à un syndicat disposant de cette compétence. Un tel syndicat, pouvant exercer tout ou partie de la compétence mobilité, peut être de deux types : soit un syndicat intercommunal ou un syndicat mixte de droit commun, soit un syndicat particulier dit « SRU ». Ce dernier type de syndicat, régi par les articles L. 1231-10 et suivants du code des transports et regroupant plusieurs AOM, vise d'abord à permettre une coordination des politiques de mobilité de celles-ci, notamment par la mise en place de titres de transport unifiés ou uniques. Toutefois, un tel syndicat peut, conformément aux dispositions de l'article L. 1231-11 du code des transports, se voir confier l'organisation de services publics réguliers et de services à la demande, et assurer, à ce titre, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport.

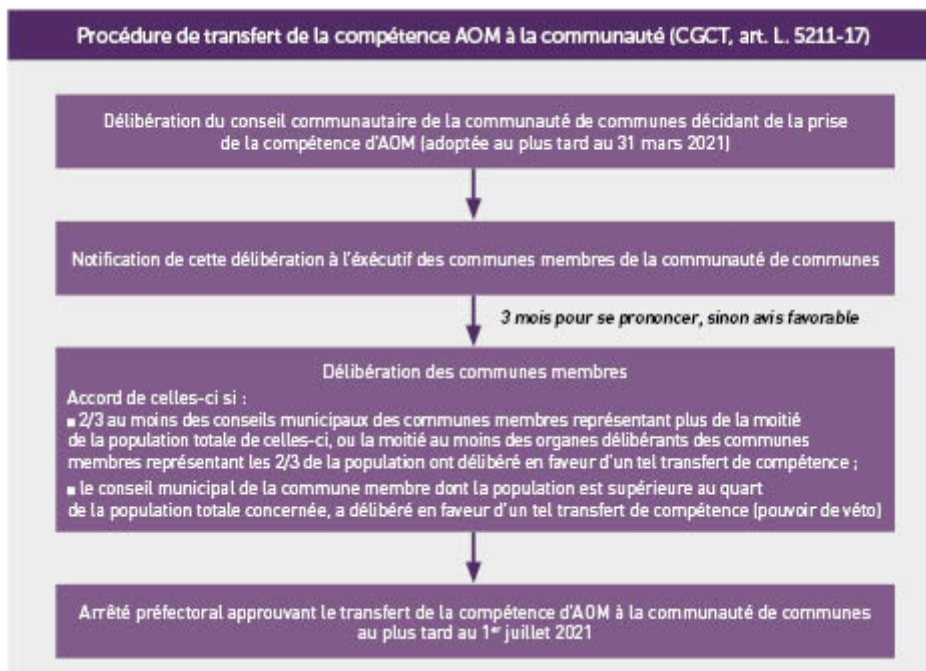
Sur le territoire de ces communautés de communes, peu de communes exerçaient réellement cette compétence. C'est la région qui **intervenait** principalement depuis l'entrée en vigueur de la loi NOTRe pour organiser des services non urbains, réguliers ou à la demande, ainsi que le transport scolaire  (19).

Afin de garantir la présence d'une AOM sur l'ensemble du territoire, la LOM prévoit un mécanisme particulier de transfert de compétence sur le territoire de ces communautés de communes.

À défaut de transfert de la compétence à la communauté de communes : un transfert à la région

À défaut de transfert de la compétence à la communauté de communes, c'est la région qui exercera la compétence d'AOM sur ce territoire.

Procédure de transfert de compétence - La loi laisse aux communautés de communes un délai contraint pour se doter, selon la procédure prévue à l'article L. 5211-17 du CGCT, de la compétence d'AOM. Ainsi, le conseil communautaire devra délibérer au plus tard le 31 mars 2021  (20) pour initier la procédure de transfert de compétence, celle-ci devant nécessairement entrer en vigueur au plus tard le 1^{er} juillet 2021  (21). La procédure suivante devra donc être mise en oeuvre :



Les communautés de communes disposant déjà de la compétence d'AOM n'auront bien évidemment pas à réitérer un tel transfert de compétence.

Compétence régionale - À défaut pour une communauté de communes de s'être dotée de la compétence d'AOM au 1^{er} juillet 2021 selon les modalités précitées, la région deviendra AOM sur le territoire de la communauté de communes.

Exceptions - Dans une telle hypothèse, la loi réserve toutefois deux exceptions à cette prise de compétence régionale.


La première concerne le territoire des communes exerçant des actions de mobilité au 1^{er} juillet 2021. Celles-ci, après en avoir informé la région, pourront continuer à les organiser librement et continuer à percevoir le versement mobilité, alors même qu'elles ne seront plus AOM.


La seconde vise le périmètre des syndicats auxquels une ou plusieurs communes membres de la communauté de communes auraient préalablement transféré leur compétence d'AOM. Le syndicat restera compétent sur le territoire de cette ou de ces communes, ces dernières demeurant membres dudit syndicat. Il en résulte donc que sur le territoire d'une communauté de communes, la compétence mobilité pourrait être exercée pour partie par certaines communes, pour partie par un syndicat de mobilité et pour partie par la région (22).


Absence de communautés de communes - Pour les communes sur le territoire desquelles il n'existe pas de communauté de communes, c'est-à-dire, pour les communes-communautés ou les îles maritimes composées d'une seule commune (23), la loi prévoit qu'elles seront, par principe, AOM sur leur ressort territorial. Toutefois, la loi leur permet de confier cette compétence à la région. Si le conseil municipal délibère à cette fin avant le 31 mars 2021, la région sera contrainte d'exercer la compétence d'AOM sur ce territoire à compter du 1^{er} juillet 2021. Si la délibération est adoptée postérieurement à cette date, la région disposera d'un délai de trois mois pour décider ou non d'exercer cette compétence sur ce territoire. L'absence de délibération du conseil régional à l'expiration de ce délai vaudra accord de la région. En cas de désaccord de la région, la commune demeurera AOM sur son ressort territorial (24).


Réversibilité du transfert de la compétence à la région dans des cas limités

À défaut pour une communauté de communes de s'être dotée de la compétence d'AOM avant le 1^{er} juillet 2021, celle-ci ne pourra la recouvrer que dans l'une des hypothèses suivantes :

- si elle fusionne avec un autre établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ;
- si elle adhère à un syndicat mixte doté de la compétence d'AOM ;
- ou, si elle a délibéré pour créer un tel syndicat  (25).

À cette fin, dans l'année suivant soit l'arrêté préfectoral portant création de la communauté par fusion, soit sa délibération décidant d'adhérer ou de créer un syndicat de transport, le conseil communautaire devra délibérer, pour demander à la région la reprise de sa compétence d'AOM. Cette reprise de compétence est alors de droit et intervient dans les dix-huit mois suivant l'adoption de la délibération sollicitant celle-ci  (26).

Les services communaux qui auraient été maintenus sont, quant à eux, transférés de plein droit à l'entité récupérant la compétence d'AOM dans un délai d'un an  (27).

La reprise de la compétence d'AOM par la communauté de communes à l'expiration du délai de dix-huit mois n'emportera pas obligatoirement reprise des services réguliers de transport public, des services à la demande de transport public et des services de transports scolaires organisés par la région et intégralement effectués dans le ressort territorial de la communauté de communes  (28). En effet, la reprise de ces services impose à la communauté de communes de le décider expressément, cette reprise intervenant alors dans un délai convenu avec la région, qui pourra excéder le délai de dix-huit mois précité.

Une communauté de communes pourra ainsi décider de reprendre l'exercice de sa compétence d'AOM :

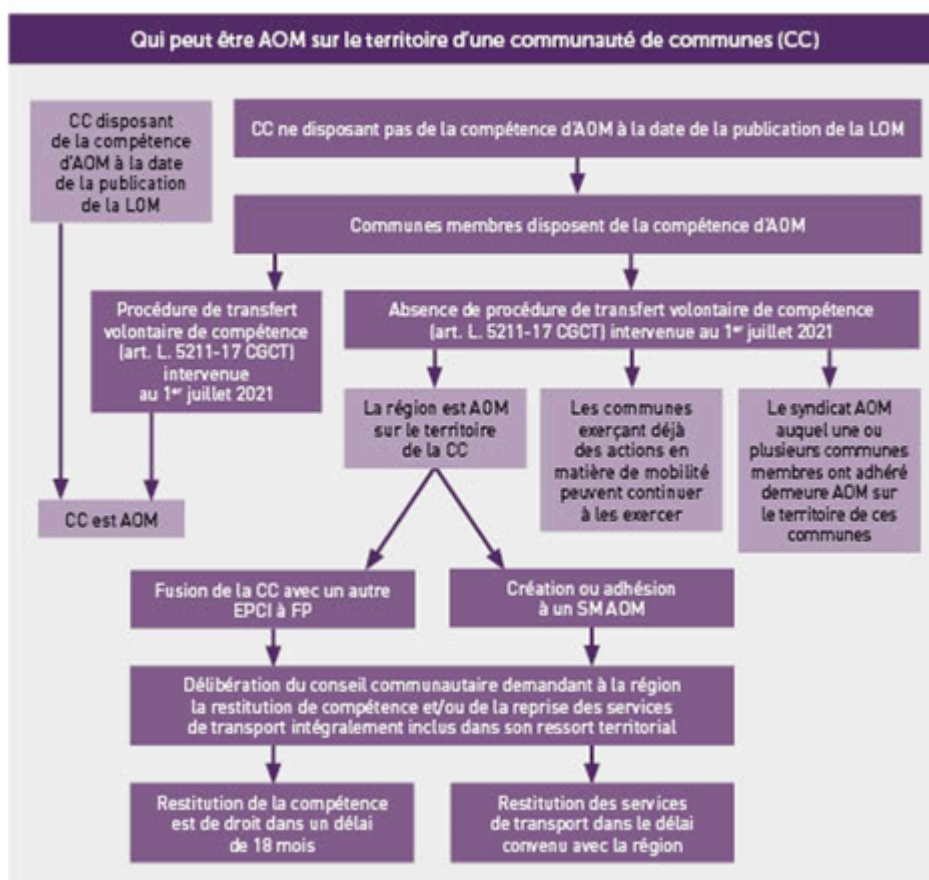
- soit sans décider de la reprise des services de transports collectifs régionaux intégralement inclus dans son ressort territorial, la région continuant alors à les organiser ;
- soit en décidant de la reprise de ces services postérieurement à la reprise de sa compétence d'AOM qui interviendra de droit à l'expiration du délai de dix-huit mois précité. La communauté de communes devra alors se mettre d'accord avec la région sur le délai de reprise de ces services.

Une communauté de communes qui voudrait récupérer tant sa compétence mobilité que l'ensemble des services de transports collectifs régionaux intégralement inclus dans son ressort territorial, devra expressément délibérer sur ces deux aspects et s'accorder avec la région sur le délai de reprise de ces services de transports collectifs. La région ne pourrait toutefois pas s'opposer à la reprise de ces services par la communauté de communes.

À l'inverse, une communauté de communes pourrait décider de reprendre sa compétence d'AOM sans reprendre les services de transports collectifs régionaux intégralement inclus dans son ressort territorial. La communauté de communes pourrait alors décider à tout moment de la reprise de ces services, dans un délai convenu avec la région. Il est ainsi offert aux communautés de communes récupérant leur compétence d'AOM la même souplesse que celle offerte aux communautés de communes se dotant de la compétence d'AOM s'agissant des services de transports collectifs préalablement mis en oeuvre par la région et intégralement inclus dans le ressort territorial de la communauté.

La restitution de compétence emportera mise à disposition de plein droit par la région, et le cas échéant les communes, de l'entité exerçant la compétence d'AOM, des biens, équipements et services (régionaux et communaux) nécessaires à l'exercice de cette compétence, dans les conditions prévues aux articles L. 1321-2 et suivants du CGCT (29). Cette restitution de compétence s'accompagne du transfert par la région des charges et des biens mobilisés pour l'exercice de cette compétence. Les modalités financières de cette reprise de compétence pourront être réglées par une convention conclue entre la région et la communauté, en cas d'accord. À défaut, la commission locale d'évaluation des charges et des ressources transférées, prévue au V de l'article 133 de la loi NOTRe, sera consultée. En l'absence d'accord entre les membres de cette commission, le préfet de région arrêtera de telles modalités financières (30).

Une commune-communauté ou une île maritime composée d'une seule commune, ayant transféré sa compétence d'AOM à la région, pourra la recouvrer, selon les mêmes modalités qu'évoquées ci-avant, en cas d'adhésion à une communauté de communes ou à un syndicat exerçant cette compétence, ou si elle a délibéré pour créer un tel syndicat.



Exercice facilité de la compétence d'AOM par les communautés de communes se dotant de cette compétence

En prévoyant une flexibilité de l'exercice de la compétence d'AOM par les communautés de communes, la LOM semble les inciter à se doter de cette compétence.


En ce sens, une communauté de communes se dotant de la compétence d'AOM sera habilitée à exercer les missions


visées au I de l'article L.1231-1-1 du code des transports, sans pour autant avoir l'obligation de mettre en oeuvre chacune d'entre elles. Autrement dit, une communauté de communes pourra se doter de la compétence d'AOM sans pour autant avoir l'obligation d'organiser des services réguliers de transport public de personnes.

Code des transports, article L. 1231-1-1

I.- Sur son ressort territorial, chacune des autorités organisatrices de la mobilité mentionnées au I de l'article L. 1231-1, ainsi que la région lorsqu'elle intervient dans ce ressort en application du II du même article L. 1231-1, est compétente pour :

- 1° Organiser des services réguliers de transport public de personnes ;
- 2° Organiser des services à la demande de transport public de personnes ;
- 3° Organiser des services de transport scolaire définis aux articles L. 3111-7 à L. 3111-10, dans les cas prévus au quatrième alinéa de l'article L. 3111-7 et à l'article L. 3111-8 ;
- 4° Organiser des services relatifs aux mobilités actives définies à l'article L. 1271-1 ou contribuer au développement de ces mobilités ;
- 5° Organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages ;
- 6° Organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité, afin d'améliorer l'accès à la mobilité des personnes se trouvant en situation de vulnérabilité économique ou sociale et des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite. (...)

Par ailleurs, et à l'inverse des autres AOM, la LOM prévoit qu'une communauté de communes se dotant de la compétence d'AOM n'aura pas l'obligation de reprendre les services réguliers de transport public, les services à la demande de transport public et les services de transports scolaires organisés par la région et intégralement effectués dans son ressort territorial  (31). La reprise de ces services n'interviendra qu'à la demande de la communauté de communes dans un délai convenu avec la région. Cette dernière ne pourrait ni imposer à la communauté de communes de reprendre de tels services, ni s'opposer à la reprise de ceux-ci. En revanche, de tels services régionaux non intégralement inclus dans le ressort territorial de la communauté de communes seront conservés par celle-ci. La communauté de communes pourrait donc se doter de la compétence d'AOM, en laissant à la région la charge d'organiser les services de transports collectifs existant sur son territoire.

Enfin, les communautés de communes, même incluses dans une agglomération de plus de 100 000 habitants, n'ont pas l'obligation d'élaborer un plan de mobilité  (32).

La région devient une AOM de plein exercice

La région est l'autorité compétente pour organiser les services de transport d'intérêt régional, à la fois routiers et ferroviaires.

La région ne disposait pas auparavant d'une compétence d'AOM, mais d'une compétence d'autorité organisatrice des transports (AOT) élargie, lui permettant d'organiser :

- les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional (33) ;
- depuis, le 1^{er} janvier 2017, les services de transport interurbain, réguliers ou à la demande (34) ;
- depuis, le 1^{er} septembre 2017, les services de transport scolaire (35).

Cette compétence d'AOT n'incluait pas l'organisation de services de mobilité plus larges comme l'autopartage, le covoiturage ou le vélo.

La LOM étend considérablement les compétences des régions en matière de mobilité.

D'une part, comme préalablement précisé, la région devient AOM sur le territoire des communautés de communes qui ne se seraient pas dotées de cette compétence au 1^{er} juillet 2021. La région dispose alors des mêmes compétences que celles dont serait dotée la communauté de communes, visée à l'article L. 1231-1-1 du code des transports. Toutefois, à l'inverse des communautés de communes AOM, la région ne pourra pas instaurer de versement mobilité sur ce territoire.

AOMR - D'autre part, la LOM fait de la région une autorité organisatrice de la mobilité régionale (AOMR) dont les compétences sont étendues, à l'instar des AOM, aux mobilités actives, partagées et solidaires (36).

Délégation - Enfin, la LOM permet à la région de déléguer des services ou attributions dont elle dispose en tant qu'AOM en lieu et place d'une communauté de communes, ou d'AOMR, à un département, une commune, un EPCI à fiscalité propre, à une AOM ou à un syndicat mixte de type « SRU » (37). Ces délégataires deviendront donc des AOM de deuxième rang.

Une communauté de communes qui ne se serait pas dotée de la compétence d'AOM au 1^{er} juillet 2021 pourrait donc se voir déléguer par la région la mise en oeuvre de certains services ou missions de mobilité sur son territoire. Il convient néanmoins de rappeler qu'à l'inverse d'un transfert de compétence, dans le cadre d'une délégation de compétence, le délégataire intervient au nom et pour le compte du délégant. Ce dernier doit donc prendre en charge financièrement le coût de l'exercice du service ou des attributions délégués.

Mots clés :

TRANSPORT ET MOBILITE * Politique des transports * Loi d'orientation des mobilités * Autorité organisatrice de la mobilité

ORGANISATION TERRITORIALE * Compétence * Réforme * Mobilité * Région * Commune * Etablissement public de coopération intercommunale * Communauté de communes

(1) Loi n° 2019-1428 du 24 déc. 2019, art. 14.

(2) C. transp., dans sa rédaction en vigueur avant la LOM, art. L. 1231-1.

(3) *Ibid.*, art. L. 1231-1.

(4) *Ibid.*, art. L. 1231-15.

(5) *Ibid.*, art. L. 1214-3, L. 1231-8 et L. 1231-9.

(6) *Ibid.*, art. L. 3111-7 et L. 3111-8.

(7) *Ibid.*, art. L. 1231-1.

(8) *Ibid.*, art. L. 1231-14.

(9) *Ibid.*, art. L. 1231-15.

(10) *Ibid.*, art. L. 1231-16.

(11) *Ibid.*, art. L. 1231-11.

(12) *Ibid.*, art. L. 1231-16.


(13) *Ibid.*, art. L. 1231-15


(14) *Ibid.*, art. L. 1231-1.

(15) C. transp., art. L. 1214-3, L. 1231-8 et L. 1231-9.

(16) *Ibid.*, art. L. 1231-5.

(17) CGCT, art. L. 5217-2, L. 3641-1, L. 5215-20 et L. 5216-5.

(18) V., égal., R. Meyer, Loi d'orientation des mobilités : nouvelle gouvernance et enjeux pour les communautés de communes, AJCT 2020. 183 .

(19) Sur cette loi, v. not. E. Roux, Loi NOTRe - La compétence « mobilité » : des transferts au goût d'inachevé, AJCT 2015. 568 .

(20) L'article 9, III de l'ordonnance 2020-391 du 1^{er} avr. 2020 reporte au 31 mars 2021 la date initialement prévue au

31 décembre 2020.

(21) Loi n° 2019-1428 du 24 déc. 2019, art. 8, III.

(22) C. transp., art. L. 1231-1, II, al. 1^{er}.

(23) Communes visées au V de l'art. L. 5210-1-1 du CGCT.

(24) C. transp., art. L. 1231-1, II, al. 2.

(25) *Ibid.*, art. L. 1231-1, III.

(26) *Ibid.*, art. L. 1231-1, III, al. 2.

(27) *Ibid.*, art. L. 1231-1, III, al. 4.

(28) *Ibid.*, art. L. 1231-1, III, al. 3.

(29) *Ibid.*, art. L. 1231-1, III, al. 5.

(30) *Ibid.*, art. L. 1231-1, IV.

(31) *Ibid.*, art. L. 3111-5.

(32) *Ibid.*, art. L. 1214-3.

(33) *Ibid.*, art. L. 2121-3 à L. 2121-8-1.

(34) *Ibid.*, art. L. 3111-1.

(35) *Ibid.*, art. L. 3111-7 à L. 3111-10.

(36) *Ibid.*, art. L. 1231-3.

(37) *Ibid* , art. L. 1231-4.

Copyright 2020 - Dalloz – Tous droits réservés