

Contribution Citoyenne de l'OTRE



Loi d'orientation des mobilités plateformes numériques et digitalisation

Le grand **débat national**

À l'initiative du Président de la République, le Gouvernement engage un Grand Débat National permettant à toutes et tous de débattre de questions essentielles pour les Français.

www.otre.org

ORGANISATION DES TRANSPORTEURS ROUTIERS EUROPÉENS

Les plateformes digitales d'intermédiation, nouveaux entrants sur le marché de la mise en relation entre les acteurs du transport routier peuvent difficilement faire l'objet d'une définition uniforme. C'est d'ailleurs ce que relève la Commission européenne dans une communication récente :

« Il sera difficile de parvenir à une définition unique des plateformes en ligne qui soit juridiquement pertinente et à l'épreuve du temps, compte tenu de facteurs tels que la grande variété des plateformes en ligne et de leurs domaines d'activités ou encore l'évolution rapide de l'environnement numérique à l'échelle mondiale »

Profitant donc d'un contexte économique porteur et d'un encadrement juridique flou, de nouveaux acteurs se sont lancés sur le marché afin de proposer, d'une part, des offres de livraison dans les centres urbains très denses, et, d'autre part, des plateformes numériques d'intermédiation qui assurent dans les faits la mise en relation entre un donneur d'ordre (le commettant), un client (le destinataire) et un transporteur.

En droit interne, ces plateformes d'intermédiation en matière de transport ne bénéficient pas, pour l'heure, d'un régime juridique unique et précisément défini. Or, le transport routier est une profession réglementée afin d'assurer la sécurité de circulation des véhicules et des biens transportés, et de lutter contre les distorsions de concurrence.

Il est donc indispensable de répondre à la question du statut juridique qui doit être appliqué à ces nouveaux acteurs du numérique travaillant sur le champ du transport routier.

Pour répondre à cette situation, le 26 novembre 2018, Mme Élisabeth BORNE a présenté en Conseil des ministres la loi d'orientation des mobilités (LOM). L'un des cinq volets du texte est consacré aux innovations en matière de mobilité.

Dans ce cadre, l'article 17 traite de deux sujets :

- la régulation des plateformes d'intermédiation (plateformes numériques de fret) ;
- la définition du co-transportage de colis.



LES PLATEFORMES NUMÉRIQUES D'INTERMÉDIATION

L'article 17 autorise le gouvernement à prendre par ordonnance des mesures afin d'encadrer l'activité des plateformes d'intermédiation entre clients détenteurs de fret et transporteurs de marchandises. Il s'agit, notamment, de prévoir « *l'obligation pour l'opérateur de la plateforme de vérifier le respect, par les entreprises de transport mises en relation, des conditions légales relatives à l'exercice de leur activité, ainsi que le dispositif de contrôle et de sanction qui leur est applicable.* »

L'étude d'impact rappelle à juste titre que « *Les relations contractuelles établies entre les plateformes, les transporteurs et les clients se caractérisent par une décorrélacion pour les plateformes entre responsabilité et organisation de la prestation de transport. Les plateformes fixent le prix des prestations, définissent les relations contractuelles entre transporteurs et chargeurs ; elles substituent leur modèle d'organisation à ceux des transporteurs et s'excluent de toute responsabilité.* ».

Le texte met en avant la nécessité d'encadrer l'activité des plateformes d'intermédiation.

L'encadrement voulu par le texte de la LOM fait écho à la réglementation qui est appliquée aux commissionnaires de transports. Et pour cause,

il ne fait aucun doute que les plateformes ont en réalité, du fait de leurs activités, tous les attributs de ce statut.

Rappelons que plusieurs éléments se dégagent de la définition d'un commissionnaire de transport. Ils doivent cumulativement être remplis pour que l'activité de commissionnaire de transport soit caractérisée :

- **Il est un intermédiaire**

la mission du commissionnaire consiste à organiser un transport pour un commettant. L'essence de ce contrat réside dans le rôle d'intermédiaire qu'adopte le commissionnaire, en s'intercalant entre, d'une part, le commettant, pour lequel il accomplit divers actes, et, d'autre part, le transporteur, exécutant de la prestation matérielle de déplacement de la marchandise.

- **Il agit en son nom pour le compte d'un donneur d'ordre**

selon l'art. 1411-1 du Code des transports les commissionnaires de transport sont « *les personnes qui organisent et font exécuter, sous leur responsabilité et en leur propre nom, un transport de marchandises selon les modes de leur choix pour le compte d'un commettant* ».

- **Il bénéficie du libre choix des voies et moyens pour la réalisation du transport**

le contrat de commissionnaire de transport suppose que l'intermédiaire dispose d'une totale liberté dans l'organisation du transport.



Source : <https://www.nissan.fr/>

- **Il assure un transport de bout en bout** cette condition ne signifie pas nécessairement que le commissionnaire ne peut être qualifié comme tel que dans l'hypothèse où il prend en charge la marchandise pour la totalité du transport.

Le commissionnaire est soumis à une obligation de résultat dans l'exécution du transport,

c'est ce qu'indique notamment le contrat type de commission de transport.

Les activités exercées par les plateformes d'intermédiation apparaissent, en tout point, similaires à celles des commissionnaires de transport, il serait pertinent que l'encadrement de leurs activités soit identique à celui appliqué aux commissionnaires de transports.

Au lieu de conférer un statut particulier aux plateformes d'intermédiation entre clients détenteurs de fret et transporteurs de marchandises, l'OTRE propose d'appliquer le statut de commissionnaire de transport aux plateformes d'intermédiation.

LA DÉFINITION DU CO-TRANSPORTAGE DE COLIS

L'article 17 corrige la définition du covoiturage (précisée à l'article L.3132-1 du Code des transports) en supprimant la mention selon laquelle la mise en relation (entre conducteurs et passagers) « *n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L.1411-1* ». Cela laisse supposer que l'activité de mise en relation puisse être considérée

comme faisant partie des champs des professions de commissionnaires et d'auxiliaires de transport.

Pour autant, en l'état, cela ne permet pas de donner une définition précise du « co-transportage » de colis, dont le terme n'apparaît d'ailleurs pas dans le texte. Il semblerait donc opportun de compléter l'article L.3132-1 du Code des transports afin de donner une définition précise du co-transportage qui, contrairement au covoiturage, n'est pas réglementé et est ainsi dépourvu de sécurité juridique.

l'OTRE propose d'inscrire dans la loi une définition précise du co-transportage de colis.

La définition devra, notamment, reprendre les caractéristiques du covoiturage, à savoir l'utilisation d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur pour transporter un ou plusieurs colis, effectuée à titre non onéreux (excepté le partage des frais) dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte.