

4 | Le défi juridique du transport de marchandises à l'ère numérique

Dans le domaine du transport de marchandises, les modèles collaboratifs et numériques sont en plein développement depuis quelques années mais la lumière ne s'est portée sur eux que très récemment. Portés par des entreprises telles que Cocolis, Everoad (ex Convargo) ou Fretbay, ces modèles reposent essentiellement sur la mise en relation de personnes qui ont besoin de voir un colis transporté d'un point A à un point B avec des personnes qui sont en mesure de réaliser ce transport. Les modalités opérationnelles varient ensuite d'une entreprise à l'autre.

Transport public et transport privé de marchandises

La réglementation des transports (en particulier le Code des transports) distingue de manière nette les règles applicables au transport de personnes et celles concernant le transport de marchandises.

Pour comprendre le cadre juridique du transport de marchandises, il faut distinguer le transport public de marchandises, soumis à des contraintes fortes, et le transport privé de marchandises (également dénommé « transport pour propre compte »), qui échappe à la lourde réglementation.

Tout l'enjeu pour les modèles innovants du numérique consiste à identifier la limite (parfois ténue) entre ces deux catégories. En effet, le transport privé de marchandises est sans définition légale et il faut donc de se référer à plusieurs sources différentes afin de pouvoir l'appréhender. Cette analyse dépend étroitement des modalités selon lesquelles le transport collaboratif s'organise, de la prise en charge des marchandises à sa propriété, en passant par le mode de transport. C'est pourquoi cette catégorie résiduelle de transport privé ne peut être définie simplement.

Au sein du transport public, qui est la catégorie par défaut, le Code des transports définit plusieurs types de professions réglementées dont l'accès est régulé et soumis à des sanctions de nature pénale en cas de violation de ces conditions d'accès. On distingue par exemple les statuts de transporteur, de commissionnaire de transport et d'auxiliaire de transport.

La qualification du statut juridique des diverses parties prenantes aux opérations de transport de marchandises collaboratives est un enjeu essentiel. Selon la catégorie à laquelle chacun de ces acteurs appartient, un régime plus ou moins souple et des sanctions plus ou moins importantes s'appliqueront.

Des enjeux pour les plateformes et les utilisateurs

Dans une opération de transport, on peut notamment distinguer deux acteurs essentiels : (i) la personne qui transporte les marchandises (le transporteur) et (ii) la plateforme qui organise le transport en son nom et sous sa responsabilité (le commissionnaire). Cependant, les plateformes de mise en relation sont un nouvel acteur et les règles « classiques » du transport appréhendent de manière imparfaite cette réalité économique. Un des enjeux clés est de déterminer précisément le degré d'intervention de cet acteur dans la chaîne du transport afin de conduire l'analyse.

Pour les personnes au contact des colis, l'idée d'appliquer, pour certains modèles, la notion de partage des frais au transport de marchandises nous semble pertinente puisque cela n'est qu'une déclinaison pour les marchandises de la conception du covoiturage de personnes (à savoir partager les frais liés au transport d'un colis d'un point A à un point B). Pourtant, en l'état actuel de la loi, (i) le covoiturage est seulement défini pour le transport privé routier de personnes et (ii) le partage de frais n'existe pas dans la réglementation relative au transport de marchandises.

Malgré tout, la réglementation actuelle ne permet pas de répondre de manière satisfaisante aux opportunités et de sécuriser ces nouveaux modèles, qui sont pourtant des viviers d'activité très prometteurs. Une démarche juridique pour permettre le développement de ces modèles serait bienvenue et permettrait aux entrepreneurs du secteur de se développer plus vite encore.

Article initialement publié en janvier 2016