

6 | Loi d'orientation sur les mobilités (LOM) : qu'y a-t-il au menu ?

Les Assises de la mobilité qui se sont tenues au deuxième trimestre 2017 ont laissé entrevoir d'importantes et rapides évolutions du cadre juridique pour promouvoir les nouvelles solutions de transport. La loi d'orientation sur les mobilités (LOM) devait voir le jour en avril 2018 mais le calendrier législatif très chargé a conduit le gouvernement à modifier ses plans. La loi se fait désormais désirer...

Dans l'attente du projet de loi, nous proposons de tracer les perspectives structurantes de la LOM qui impacteront le numérique et les plateformes.

Autoriser le transport occasionnel rémunéré effectué par des particuliers

Alors que les juges ont sanctionné les modèles de « UberPop » et « Heetch » pour avoir permis à des particuliers d'en transporter d'autres moyennant des sommes excédant le « partage de frais » (à notre connaissance, les procédures d'appel sont toujours pendantes), le législateur envisage aujourd'hui d'autoriser des conducteurs « amateurs » à transporter des passagers contre une rémunération.

Cette mesure pourrait être applicable aux territoires à faible densité de population et en cas d'inexistence ou insuffisance de l'offre de transports publics. De plus, pour fixer cette nouvelle possibilité dans de strictes limites, le législateur envisagerait de soumettre cette possibilité à une autorisation individuelle et à un plafond annuel de gains.

Cette innovation juridique est intéressante puisqu'elle permettrait de créer de nouveaux réseaux de transport et de renforcer le maillage territorial grâce aux particuliers non professionnels. Nous saluons cette initiative ambitieuse et espérons que les conditions d'application ne seront pas trop restrictives pour ne pas priver cette mesure de toute portée.

Promouvoir la mobilité partagée

Le gouvernement envisage de mettre la mobilité partagée (en particulier, le co-voiturage et l'autopartage) au cœur de la LOM. Plus particulièrement, deux sujets ont retenu notre attention :

- la clarification de la notion de « partage de frais » : un décret pourrait préciser cette notion, très souvent débattue et parfois incomprise, en droit des transports. Il serait intéressant de voir si les éléments de définition au sens du droit fiscal sont repris. Nous espérons une définition plus large permettant d'englober plus de modèles économiques mais regrettons que cette notion soit limitée aux voitures (nous militons pour une notion de « partage de frais » pour les personnes et les marchandises ainsi que pour tout moyen de transport afin de sécuriser les modèles économiques innovants de la mobilité).
- l'ouverture des données de covoiturage : dans le prolongement du mouvement initié par la loi Macron (lequel a été limité par l'absence de publication du décret d'application) et le règlement européen (UE) 2017/1926 du 31 mai 2017 relatif à la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux, la LOM devrait imposer de nouveaux standards en matière d'ouverture des données de transport. Nous espérons que cette ouverture sera la plus large possible car l'accès à ces informations conditionne la capacité des entrepreneurs à créer les modèles de la mobilité de demain.

Appréhender les innovations dans le transport de marchandises

Depuis l'explosion du secteur numérique, le transport de marchandises est le parent pauvre des réformes législatives. Souvent jugé trop technique ou trop éloigné des préoccupations quotidiennes des français, il s'agit pourtant d'un domaine où le besoin d'innovations est criant et où les opportunités sont nombreuses (le numérique permet de mobiliser des segments de marchés jusqu'à présent non rentables).

À la fin du mois d'avril 2018, le député Damien Pichereau a rendu un rapport intitulé « *Pour une meilleure régulation et des usages maîtrisés* » concernant les véhicules utilitaires légers. Si ce rapport nous semble orienté vers une importante augmentation des contraintes sur les acteurs du numérique (on peut d'ailleurs être surpris qu'aucun « acteur numérique » n'ai été auditionné dans le cadre de la mission de ce député), il a au moins le mérite de positionner le sujet sur le devant de la scène.

Nous souhaitons que la LOM soit un véhicule législatif contenant des dispositions spécifiques sur le transport de marchandises afin de sécuriser les modèles innovants du secteur et que le tournant « conservateur » esquissé par le rapport Pichereau ne soit pas suivi (par exemple, il ne fait aucun sens juridique ou business d'imposer à toute plateforme d'être commissionnaire de transport car cela dépend de chaque modèle économique).

Consacrer la mobilité autonome

Les enjeux juridiques concernant les véhicules autonomes (qu'il s'agisse de ceux transportant des passagers ou manipulant des objets/marchandises) sont au cœur de cette mutation technologique majeure.

Après la publication d'un décret le 28 mars 2018 concernant l'autorisation d'expérimentation de véhicules autonomes sur la voie publique, la LOM devrait créer un cadre réglementaire propre pour le véhicule autonome (y compris pour les véhicules de niveau 5, c'est-à-dire complètement autonomes). Un rapport détaillé a été publié en même temps qu'Anne-Marie Idrac fournissait les conclusions de sa mission consistant à définir une stratégie concernant la mobilité autonome. Les actions pratiques sont précisées et listées pour mettre en œuvre une politique ambitieuse dans ce domaine.

Par ailleurs, la France militerait pour l'adoption d'un cadre juridique européen qui permettrait de construire cette filière industrielle au niveau de l'Union Européenne. Il nous semble impératif que l'Union prenne ses responsabilités en fixant les règles transnationales adéquates de nature à permettre aux entreprises européennes de rivaliser dans la compétition mondiale.

POUR SUIVRE LA DISCUSSION

Nous vous remercions de l'attention que vous avez prêté à Third et à ce numéro « Zéro ».

Les sujets abordés ne reflètent qu'une petite partie des questions posées par la révolution numérique. C'est la raison pour laquelle nous vous invitons à poursuivre les échanges en nous contactant directement afin d'apporter une autre vision, d'abonder dans notre sens, de critiquer nos positions ou encore de nous suggérer des thèmes et contributions pour les prochains numéros.

Nous voulons que Third soit un lieu de réflexion sur les enjeux juridiques du numérique et cela ne pourra pas se faire sans votre participation.

Pour nous contacter et nous proposer vos idées : welcome@parallel.law

Third est la première revue dédiée au décodage de la révolution numérique.

À l'heure où la troisième révolution industrielle bat son plein, l'innovation et la technologie changent notre quotidien. Il est nécessaire de prendre du recul sur ce phénomène en menant des réflexions de fond.

C'est le but de Third.

Pensée et construite pour tous ceux qui s'intéressent à l'économie numérique, la revue Third est un lieu d'échange où les points de vue se rencontrent.