

ASSEMBLÉE NATIONALE

24 avril 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° CE30

présenté par
M. Latombe

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 17, insérer l'article suivant:**

Au I de l'article L. 1411-1 du code des transports, il est ajouté un 3° ainsi rédigé :

« 3° Prestataire numérique de transport : les plateformes digitales qui fournissent exclusivement auprès des transporteurs ou des commissionnaires des prestations numériques permettant la gestion optimisée de transport, le suivi en temps réel des marchandises ou du délai de livraison, la mise en relation entre transporteurs, ou l'interfaçage avec des logiciels permettant d'optimiser le transport. Un décret du ministre des transports fixe les modalités d'application du présent alinéa. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

L'industrie du transport souffre d'une grande inefficacité. Globalement, on estime au niveau mondial que 30 % des camions et des bus sur la route sont vides, ce qui signifie une surconsommation de carburant inutile, la pollution de l'air et la congestion de la circulation. Alors que les entreprises ont du mal à optimiser les déplacements de leurs véhicules, elles rencontrent également des difficultés à maintenir et accroître leur rentabilité sur un marché très concurrentiel. Les solutions de covoiturage existantes sont axées sur le « dernier kilomètre » et les petits paquets, alors que la majorité du marché repose sur des chargements complets et des transports interurbains.

Il existe des plateformes internet d'optimisation de transport, basées sur le « Cloud », et qui utilisent l'échange de fret intelligent pour améliorer l'efficacité et la rentabilité des entreprises de transport, tout en réduisant l'impact environnemental. Ces plateformes digitales permettent aux entreprises de transport de minimiser les trajets des camions vides de leur flotte, en interfaçant et négociant leurs trajets disponibles avec d'autres entreprises de transport. Le système est basé sur les données GPS et TMS. Sa plateforme web de données volumineuses reçoit des données de transports de différentes entreprises, où chaque transport est analysé pour déterminer son inefficacité. Des transports inefficaces sont ciblés, et les algorithmes identifient alors des options d'optimisation, comme le ferait un TMS en interne pour une entreprise de transport, mais à plus grande échelle, ce

qui permet de trouver des solutions non disponibles jusqu'alors. Le système prend en compte des critères supplémentaires, tels que la réglementation locale, les exigences de types de véhicule...

La plateforme n'est en aucune manière impliquée dans la détermination et la fixation du prix des transactions effectuées via son application. Elle met simplement en relation deux sociétés qui, ensuite, décident elles-mêmes du prix de la course. À chaque match réussi, la plateforme reçoit une commission rémunérant son bon fonctionnement.

Le présent amendement vise donc à créer une nouvelle catégorie d'intervenants à contrat de transport tel que régi par le Livre IV du Code des Transports, en donnant aux plateformes un statut juridique distinct de celui de commissionnaire, puisque celles-ci n'organisent, ni n'exécutent, un transport de marchandises.

L'habilitation à légiférer par ordonnance à l'art 17 ne prévoit pas ces plateformes qui fonctionnent entre transporteurs. Or, il n'est pas possible d'élargir le champ d'habilitation par un amendement parlementaire, d'où le présent amendement.