

Mutualisation logistique

Contacts de référence :

- Le Groupe de travail logistique du RMT Alimentation Locale.
Gwenaëlle Raton de l'Université Eiffel (ex. IFSTTAR) : gwenaelle.raton@univ-eiffel.fr
- Le FAB'LIM, porteur d'une démarche de mutualisation logistique de l'approvisionnement alimentaire à Marseille
Juliette Peres, Responsable développement : juliette@fablim.org
<https://rencontres-alimentation-durable.fr/wp-content/uploads/2020/11/4-Fablim.pdf>
www.fablim.org

Questions juridiques – informations partagées par Juliette Peres :

La mutualisation logistique est une pratique rare dans le paysage français. La réglementation en vigueur ne prévoit que rarement des applications spécifiques à cette pratique (comme c'est le cas pour l'entraide agricole, facilitant la mutualisation entre agriculteurs). Nous avons donc porté attention aux normes et réglementations en vigueur qui s'appliquent dans différentes situations de mutualisation logistique.

Dans le cas par exemple où un partenaire effectue des livraisons pour un autre, il est impératif de trouver un cadre juridique permettant la livraison pour autrui.

Les cadres suivants ont été étudiés par l'IFSTTAR dans le rapport « Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court » (2020).

Opportunités de mutualisations entre professionnels

Le code rural et le code des transports permettent dans de rares configurations la mutualisation et le cotransport de marchandises. Entre agriculteurs, dans le cadre d'échanges de services, l'entraide doit être occasionnelle et temporaire. Aucun contrat écrit n'est requis et il y a possibilité de demande de remboursement des frais engagés par l'agriculteur qui transporte les produits d'autres agriculteurs (Article L 325-1).

Au sein d'une association, SCIC, SARL ou GIE, la livraison pour autrui est possible, mais uniquement si cela concerne le transport des marchandises pour les besoins de la production agricole d'une exploitation ou au départ d'une exploitation pour la collecte/l'expédition de ses produits. Le transport doit être accessoire et en complément de l'activité du groupement/de ses membres (R 3211-4).

→ Les artisans ne sont pas concernés par cet article. Actuellement, seuls 7 producteurs des paniers marseillais sont agriculteurs, ce qui limite fortement les opportunités de mutualisation.

Une alternative implique la rédaction d'un contrat entre les entreprises souhaitant mutualiser leurs tournées. Les entreprises signant le contrat doivent être propriétaires des marchandises et des véhicules. Le transport doit être accessoire à l'activité définie par le contrat (R 3211-2).

→ *Cependant, il y a désaccord entre les juristes sur la mention « Le transport doit être accessoire à l'activité définie par le contrat » qui peut signifier : i) que l'objet du contrat entre les structures ne peut être un contrat de livraison, ou ii) que l'activité principale des structures ne peut être la livraison. Ce point est à clarifier.*

Toutes les mutualisations de transport ou co-livraisons ne relevant pas du code rural (par et pour des agriculteurs) relèvent du code des transports. Si aucun des cas cités n'est applicable, il reste la possibilité pour la structure souhaitant effectuer les livraisons de s'inscrire au registre des transports.

→ *Le contrat doit être renouvelé tous les 2 ans.*

Une alternative reste à analyser : il existe des plateformes proposant de la co-livraison ne s'adressant pas exclusivement aux agriculteurs (ex : Colicaux). Nous n'avons pas encore identifié le cadre juridique permettant des mutualisations de ce type. Il est possible qu'une dérogation s'appliquant à toute entreprise inscrite au registre du commerce, soit applicable dans le cadre de livraisons ponctuelles.

Source : IFSTTAR. (2019). *Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court*

La nouvelle loi Orientation des mobilités (LOM) du code du transport offre un cadre législatif au cotransportage de « petits colis ». L'objectif de cette loi est d'anticiper les mouvements d'uberisations amenés à toucher le milieu des transports et de la logistique.

L'Article 17 chapitre 2 relatif au « **Cotransportage de colis** » stipule :

(6) « Art. L. 3232-1. – Le cotransportage de colis se définit comme l'utilisation en commun, à titre privé, d'un véhicule terrestre à moteur effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement qu'un conducteur effectue pour son propre compte.

(7) « La mise en relation, à cette fin, du conducteur et de la ou des personnes qui lui confient leur colis peut être effectuée à titre onéreux et n'entre pas dans le champ des professions définies à l'article L. 1411-1.

(8) « L'activité de cotransportage n'entre pas dans le champ des professions de transporteur public routier de marchandises mentionnées à l'article L. 3211-1.

(9) « Le montant des contributions financières reçues par un conducteur au titre du partage des frais pour l'exercice de l'activité de cotransportage de colis ne doit pas excéder un plafond annuel fixé par arrêté du ministre chargé des transports. Le dépassement de ce plafond entraîne la qualification d'activité professionnelle de transport public routier de marchandises.

→ *Cette nouvelle loi ouvre des possibilités de co-transport aux non-professionnels du transport. Cependant il reste nécessaire de définir ce qui est considéré comme un colis, car l'article ne stipule aucune nature, poids, taille à respecter.*

Responsabilités vis-à-vis des marchandises

Dans son rapport portant sur la mutualisation logistique, l'IFSTTAR s'est penché sur la question de responsabilités vis-à-vis des marchandises. Les agriculteurs et les artisans ont en principe aussi une assurance responsabilité civile professionnelle. L'enjeu était de savoir si leur police d'assurance couvre les marchandises d'autrui. Les assureurs et agriculteurs interrogés dans le cadre de l'étude de l'IFSTAR n'étaient pas en mesure de l'affirmer clairement. Une solution envisagée dans le rapport consisterait à prévoir, dans la convention liant les acteurs, une clause (par exemple de renonciation à recours par laquelle chacun s'interdit d'exercer un recours contre les autres en cas de dommages causés à sa marchandise). En outre, le constat a été fait que les interrogations sur la conformité de ces pratiques de covoiturage de marchandises avec la réglementation sont menées à ce jour dans un contexte apaisé : aucune jurisprudence n'a pu être observée, les contrôles routiers ne portent pas à ce jour sur ce point.