

25 | MAI 2023

# STATUT ET REGIME DES PLATEFORMES D'INTERMEDIATION NUMERIQUE DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT PUBLIC ROUTIER : CE QUI CHANGE AU 1ER JUIN 2023

Au regard du dynamisme du secteur des services de mise en relation entre des clients sollicitant un service de transport et des entreprises réalisant du transport public routier de marchandises, le Gouvernement a instauré un cadre réglementaire afin de régir ces acteurs et leurs activités, en publiant le 22 avril 2021, l'ordonnance n°2021-487 du 21 avril 2021 relative à l'exercice des activités des plateformes d'intermédiation numérique dans divers secteurs du transport public routier (l'"Ordonnance").

Ce texte, pris en application de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite loi "LOM", s'intègre dans la volonté du législateur, à savoir celle de réformer le cadre général des politiques de mobilité.

L'Ordonnance définit et régir les conditions d'exercice de l'activité des plateformes d'intermédiation numérique entre des clients sollicitant un service de transport et :

- Des entreprises réalisant du transport public routier de marchandises, pour du transport de marchandises ; ou
- Des entreprises de transport public routier collectif de personnes, pour des services occasionnels de transport de passagers ou de groupes de passagers.

S'agissant du transport public routier de marchandises, le texte opère une distinction entre deux types de plateformes, selon que l'opérateur numérique intervienne ou non dans la relation commerciale entre le transporteur et le client. Dans ce cadre, la plateforme pourra être considérée comme :

- Un "opérateur de bourse numérique de fret", ce qui signifie que la plateforme facilite la mise en relation mais n'intervient pas dans la relation commerciale entre le transporteur et le client ; ou
- Un "opérateur de service numérique de mise en relation commerciale de transport public routier de marchandise", ce qui signifie que la plateforme intervient dans la relation entre le client et le transporteur (par exemple en définissant la prestation du transport, les modalités d'exécution ou encore les tarifs).

Si certaines de ces dispositions sont déjà entrées en vigueur dès le 1er janvier et 21 février 2022, la majorité d'entre elles entreront en vigueur à partir du 1er juin 2023. Reste toutefois que des textes d'application (décrets) sont encore attendus.

## Nouvelles exigences applicables aux plateformes d'intermédiation

### Conditions d'exercice

Les plateformes d'intermédiation, selon qu'elles sont considérées comme des opérateurs de bourse numérique de fret ou des opérateurs de service numérique de mise en relation, devront se soumettre à des conditions d'exercice spécifiques et distinctes.

En effet, les opérateurs de service numérique auront l'obligation d'être inscrits sur un registre électronique national public. Des précisions sur le type de registre ainsi que sur les modalités d'inscription devront être apportées ultérieurement dans les prochains textes d'application (*Article L. 3263-2 du Code des transports*).

Dans le cas où ils ne seraient pas établis en France, ces opérateurs auront également l'obligation de désigner un représentant sur le territoire national.

Les opérateurs de bourse numérique de fret devront, quant à eux, déclarer leur activité auprès de l'autorité administrative compétente (*Article L. 3263-1 du Code des transports*).

## Obligations de vigilance

L'un des éléments phares de l'Ordonnance est la création d'obligations de vigilance applicables aux plateformes d'intermédiation.

En effet, le texte introduit l'exigence pour les plateformes d'intermédiation de s'assurer auprès des transporteurs qu'ils sont en mesure de justifier d'une assurance de responsabilité professionnelle, et qu'ils ne détachent ou n'utilisent pas de salariés détachés, dans des conditions irrégulières. En outre, les plateformes devront vérifier que les transporteurs, lorsqu'ils sont établis en France, sont en mesure de démontrer qu'ils ne pratiquent pas de travail dissimulé, ni n'emploient de salariés non autorisés à exercer une activité professionnelle sur le territoire français (*Article L. 3261-3 du Code des transports*).

Cependant, la périodicité / fréquence et les conditions de ces vérifications devront être définies, ici encore, subséquentement par voie réglementaire.

De plus, les plateformes d'intermédiation devront réaliser des vérifications "régulières" s'agissant des conditions d'exercice des transporteurs (vérification des documents, du respect des règles d'accès à la profession etc.) (*Article L. 3261-2 du Code des transports*).

## Contrôle et sanctions

L'Ordonnance met également en place un contrôle pouvant être réalisé par l'autorité administrative compétente, en charge de vérifier que les plateformes d'intermédiation numérique respectent les exigences réglementaires décrites ci-dessus.

Dans la situation où des manquements seraient constatés à l'occasion de ces contrôles, cette autorité pourra, le cas échéant, prononcer des sanctions administratives.

A titre d'exemple, une plateforme d'intermédiation qui ne communiquerait pas, sur réquisition des agents de cette autorité, les documents exigés, dans un délai de deux mois, pourrait se voir sanctionnée d'une amende pouvant atteindre 3 000 euros (*Article L. 3264-2 du Code des transports*).

De même, en cas de non-respect des obligations de vigilance, les plateformes d'intermédiation risqueront une amende de 675 euros pour "toute opération de transport sollicitée ou réalisée par les professionnels (...) en méconnaissance des dispositions" (*Article L. 3264-2 du Code des transports*).

## Impact sur les acteurs économiques

L'impact sur les acteurs économiques évoluant dans ce secteur et exerçant des activités de mise en relation sera important puisqu'il nécessitera de se mettre en conformité avec cette réglementation exigeante et dont les contours ne sont pourtant pas encore complètement définis, en l'absence de textes d'application.

Cette mise en conformité se traduira, par exemple, par la mise en place de procédures afin d'assurer un contrôle régulier et suffisant des transporteurs concernés, et afin de pouvoir respecter les obligations de vigilance nouvellement instaurées.

Toutefois, en l'absence de textes réglementaires publiés, de nombreuses zones d'ombre sont à déplorer au sein de l'Ordonnance, notamment en ce qui concerne la mise en œuvre pratique de ces exigences.

En effet, plusieurs incertitudes subsistent s'agissant des modalités d'application des obligations de vigilance ainsi que concernant les contrôles pouvant être opérés sur les plateformes d'intermédiation, qui seront, espérons-le, levées lors de la publication des textes d'application tant attendus.

Pour de plus amples informations, veuillez contacter l'auteur ou les auteurs de cette alerte



**JEAN-BAPTISTE CHARLES**  
Associé, Paris  
**T** +33 (0)1 44 94 31 44  
**E** jean-baptiste.charles@hfw.com



**INGRID HUMBERT**  
Collaboratrice, Paris  
**T** +33 (0)1 44 94 31 55  
**E** ingrid.humbert@hfw.com

**hfw.com**

© 2021 Holman Fenwick Willan LLP. All rights reserved. Ref:

Whilst every care has been taken to ensure the accuracy of this information at the time of publication, the information is intended as guidance only. It should not be considered as legal advice. Holman Fenwick Willan LLP is the Data Controller for any data that it holds about you. To correct your personal details or change your mailing preferences please email [hfwenquiries@hfw.com](mailto:hfwenquiries@hfw.com)

Americas | Europe | Middle East | Asia Pacific