

Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court



Rapport final dans le cadre du projet de recherche DGITM
Sujet 4 « Mutualisation du transport en circuits courts »

CONVENTION N° 16/368

Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEEM)/ Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) / IFSTTAR – AME - SPLOTT

Coordination du projet : IFSTTAR Université Gustave Eiffel, représenté par Gwenaëlle RATON (Chargée de Recherche), Département AME, Laboratoire SPLOTT

Rédaction du rapport : Gwenaëlle RATON, Elodie GAZULL

Plan

Rapport final dans le cadre du projet de recherche DGITM	1
Sujet 4 « Mutualisation du transport en circuits courts ».....	1
Partie 1	3
Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court.....	3
Analyse des bases juridiques du régime général, des dérogations et pistes de réflexions.....	3
I. Introduction.....	4
II. Méthodologie	8
III. Les bases juridiques du régime général des transports publics routiers de marchandises	12
IV. Une dérogation générique du Code des Transports pour les entreprises inscrites au « registre du commerce et des sociétés » ou au « répertoire des métiers.....	14
V. Les dérogations prévues pour les exploitations agricoles	22
VI. Une dérogation inscrite dans le Code rural : l'entraide agricole ?.....	26
VII. Au-delà des textes : les pistes de réflexion et de recherche	31
VIII. Les besoins et solutions.....	35
IX. Conclusion	40
Bibliographie	41
Partie 2 – Valorisation des résultats et ateliers.....	42
I Un groupe de travail sur la réglementation au sein du RMT Alimentation locale.....	42
II Atelier d'échange sur la mutualisation du transport en circuit court – RMT Alimentation Locale.....	45
III La question réglementaire : un point de vue belge.....	50
IV Vulgariser la réglementation sur le transport pour compte d'autrui comme méthode d'accompagnement de collectifs en circuits courts.....	52
Abstract	
Résumé	

Partie 1

Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court

Analyse des bases juridiques du régime général, des dérogations et pistes de réflexions



Rapport réalisé par Elodie GAZULL et Gwenaëlle RATON
Document de travail

IFSTTAR – Laboratoire SPLOTT

I. Introduction.....	4
II. Méthodologie	8
III. Les bases juridiques du régime général des transports publics routiers de marchandises	11
IV. Une dérogation générique du Code des Transports pour les entreprises inscrites au « registre du commerce et des sociétés » ou au « répertoire des métiers »	14
V. Les dérogations prévues pour les exploitations agricoles.....	22
VI. Une dérogation inscrite dans le Code rural : l'entraide agricole ?	26
VII. Au-delà des textes : les pistes de réflexion et de recherche	31
VIII. Les solutions	35
IX. Conclusion	40
Bibliographie.....	41

I. Introduction

De nouveaux usages en matière de consommation, de distribution et de production ont vu le jour ces dernières années. De plus en plus d'individus privilégient la vente en circuit court, c'est-à-dire un mode de commercialisation par vente directe entre le consommateur et le producteur ou au moyen d'un seul intermédiaire de vente maximum, selon la définition du Ministère de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Pêche (Plan Barnier, 2009). En parallèle de ces nouveaux modes de distribution, de nouvelles initiatives de transport de marchandises et de logistique se développent : le covoiturage ou la mutualisation du transport de marchandises dans un souci d'optimisation des circuits courts.

Des études sur ce phénomène ont été engagées par l'Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux (IFSTTAR, laboratoire SPLOTT) en partenariat avec le CEREMA concernant les pratiques d'optimisation logistique : le projet ALLOCIRCO¹ et le projet OLICO-SEINE². Elles mettent en évidence que les activités de transport sont coûteuses et chronophages pour les exploitations en circuit court. Elles questionnent en outre la durabilité économique, environnementale et sociale des pratiques individuelles de transport. Ces projets révèlent également que l'optimisation est un enjeu important dans les circuits courts en raison des coûts élevés des trajets effectués par les producteurs pour livrer, vendre ou encore transformer leurs produits. C'est dans ce cadre que se sont amorcés des travaux plus spécifiques aux pratiques de mutualisation, dans le but d'analyser les impacts en termes de réduction du temps consacré au transport, de réduction des coûts de transport pour les producteurs en circuit court et de réduction des GES et polluants émis.

Les constats de ces études sont nombreux. L'activité de transport pour un producteur vendant en circuit court présente beaucoup de problématiques organisationnelles : temps, coûts économiques importants, gestion et planification des tâches logistiques. Certains producteurs livrent plusieurs fois par semaine différents points de vente et passent alors plusieurs heures sur les routes. Cette organisation alors très lourde (préparer des commandes, stocker, livrer, entretenir le lien avec la clientèle, acheter ses matières premières, transformer ses produits), peut impacter pour certains producteurs, le souhait de développer leur activité.

Un deuxième constat est qu'une partie des producteurs commercialisant en circuit court ne calculent pas leurs coûts de transport et ne les intègrent donc pas dans le prix de vente. Plus largement, ce point met en évidence le besoin de réflexion sur la logistique et ses coûts sur les exploitations. Les travaux ont consisté à réaliser des évaluations de trajets faits par des agriculteurs. Les résultats varient fortement mais illustrent de coûts très éloignés de l'optimum logistique des circuits longs (estimés à environ 10% du prix de vente). En moyenne en circuits courts, les coûts sont proches des 30% du prix de vente, certains exploitants se déplaçant même à perte (plus de 100%).

Enfin, la littérature a montré que certains circuits longs sont moins émetteurs de gaz à effet de serre que certains circuits courts, même très locaux (Rizet, 2008 ; Mundler, 2012). En effet, dans ces derniers, des producteurs se déplacent très souvent, dans des petits véhicules (souvent anciens) pour des petites quantités. Le bilan environnemental pose alors question.

La mutualisation ou le co-voiturage de produits se présente comme un moyen d'optimiser la logistique et le transport pour les acteurs des circuits courts. Cette pratique constitue un moyen parmi d'autres de diminuer le temps, le coût économique et environnemental des livraisons. D'autres leviers sont

¹ <http://www.splott.ifsttar.fr/linstitut/ame/laboratoires/splott/projets-de-recherche/projets-recents/allocirco/>

² <http://www.splott.ifsttar.fr/linstitut/ame/laboratoires/splott/projets-de-recherche/projets-en-cours/olico-seine/>

mobilisables tels : recourir à un prestataire de transport, passer par une plateforme, optimiser les flux d'information, organiser des tournées de livraisons, mutualiser le stockage ou la vente etc.

La mutualisation se définit comme un mode d'organisation du transport visant à optimiser les chaînes logistiques par une organisation conjointe des moyens physiques (entrepôts, véhicules) et informationnels. Ces pratiques se développent sans que l'on soit en mesure aujourd'hui de les quantifier. Les tableaux ci-dessous tentent de recenser les pratiques observées.

Elles mobilisent dans un premier temps des acteurs variés : co-voiturage de produits entre agriculteurs, entre artisans, entre agriculteurs et artisans. En outre, cela peut concerner la livraison au client final comme des points de vente (la Ruche qui dit Oui, ou AMAP par exemple), le transport amont, c'est-à-dire le transport avant commercialisation (exemple d'un éleveur qui va à l'abattoir). Parmi les facteurs qui varient, on retrouve la distance (plus ou moins de 100 km, notamment pour la mutualisation du transport vers l'abattoir), la forme du collectif et sa formalisation, la fréquence et la rémunération (tableaux ci-dessous).

	Agriculteur individuel	Agriculteur en groupement
Objectifs	Livraison/Vente → Point de livraison/vente commun → Points de livraison/vente différents	Livraison/Vente → Point de livraison/vente du groupement → Point de livraison/vente n'appartenant pas au groupement
	Fournisseur → Fournisseur commun → Fournisseurs différents	Fournisseur → Fournisseur commun → Fournisseurs différents
Véhicules utilisés	→ Véhicules/matériel agricole → Véhicules utilitaires/personnels	Véhicules/matériel agricole Véhicules utilitaires
Distance du trajet	→ < 100 km → > 100 km	
Fréquence	→ Régulière → Occasionnelle	→ Régulière → Occasionnelle
Contrat	→ Entreprises liées par un contrat → Entreprises non liées par un contrat	→ Entreprises liées par un contrat
Transfert de propriété des		→ Transfert de propriété des produits vers le groupement

produits		→ Pas de transfert de propriété vers le groupement
Types de Rémunération	→ Rémunération → Partage de frais → Echange de services	→ Rémunération → Partage de frais → Echange de services

	Artisans / Commerçants
Objectifs	Livraison → Chantier commun → Chantiers différents
	Vente → Point de vente commun → Points de vente différents
	Fournisseur → Fournisseur commun → Fournisseurs différents
	Travail commun entre les entreprises cocontractantes
Distance du trajet	→ < 50 km → > 50 km
Fréquence	→ Régulière → Occasionnelle
Contrat	→ Entreprises liées par un contrat → Entreprises non liées par contrat
Types de Rémunération	→ Rémunération → Partage de frais → Echange de services

De nombreuses politiques publiques encouragent aujourd'hui les actions visant à réduire le nombre de véhicules circulant sur le territoire afin de désengorger les routes, améliorer l'efficacité du réseau routier, augmenter la rentabilité économique et réduire les impacts environnementaux causés par la circulation (Loi Grenelle 2, loi LAURE, les Plans de Déplacements Urbains, ...). Par exemple, la Région Île-de-France prépare un plan stratégique Fret « *pour redéfinir les orientations, les conditions d'intervention de la Région, pour aller vers un système plus performant en termes d'organisation de la chaîne logistique* » (Nathalie GRANES, Directrice du service Fret et Entreprises de la Région Île-de-France, lors d'un atelier de travail organisé par l'IFSTTAR). Ces objectifs passent notamment par l'incitation à la mutualisation

des transports visant à augmenter le taux de remplissage des véhicules et à rationaliser les fréquences de livraison afin de réduire les impacts environnementaux et offrir un service accru aux consommateurs. C'est également le fait de concentrer les marchandises à livrer de différents producteurs et fournisseurs sur une même plateforme, de stocker des produits compatibles pour les livrer vers des points communs ou encore d'optimiser les circuits d'approvisionnement et de distribution.

De même, la législation a évolué avec l'essor du covoiturage de personnes. Avec la loi n°2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance, le législateur a validé et intégré au Code des Transports, l'article L3132-1 définissant le covoiturage comme « *l'utilisation en commun d'un véhicule terrestre à moteur par un conducteur et un ou plusieurs passagers, effectuée à titre non onéreux, excepté le partage des frais, dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte* ». Bien que cette loi ne concerne que le covoiturage de personnes, il est important de noter que les usages ont fait progresser la législation en leur faveur. Le projet de Loi d'orientation des mobilités (LOM) adopté le 19 novembre 2019 prévoit ainsi en son article L3232-1 la définition du terme de cotransportage de colis 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* » et précise que « *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* ». Pour autant, la question du droit à la mutualisation du transport entre entreprises reste entière puisque l'article fait usage des termes « à titre privé » et « colis » limitant l'extension aux entreprises, exploitations et au transport de marchandises.

Aussi, la mutualisation du transport de marchandises se présente à ce jour comme un levier pertinent pour la réduction des coûts sur les exploitations et des coûts collectifs. Néanmoins, ces pratiques de mutualisation constituent une activité de transport pour le compte d'autrui, aussi appelé transport public selon l'article L 1000-3 du Code des Transports. Cette activité de transport public est très réglementée afin de protéger la profession des transporteurs routiers et éviter la concurrence. Afin d'y avoir droit, le producteur doit s'inscrire au registre des transporteurs professionnels selon l'arrêté du 28 Décembre 2011 et répondre à des conditions d'établissement, d'honorabilité professionnelle, de capacité financière, de capacité professionnelle selon l'article L 3211-1 du Code des transports.

Cependant, pour ces producteurs, l'activité de transport n'est qu'une activité secondaire à leur activité principale de production, bien qu'elle soit indispensable à leur activité. Ils ne souhaitent pas devenir transporteur professionnel. De même, nombreux sont ceux ne pouvant répondre aux conditions demandées pour accéder à la profession de transporteur public. En outre ces pratiques semblent émerger en l'absence d'une offre lisible et adaptée de la part des transporteurs professionnels. Beaucoup de producteurs vendant en circuit court n'ont pas accès aux transporteurs car les volumes transportés sont insuffisants ou ils vivent dans des régions et sites difficilement accessibles pour les transporteurs. Selon le rapport ALLOCIRCO, il existe également des freins au recours à un prestataire de transport (souhait de garder le lien avec le consommateur, réticences sur les prix et la qualité du service etc.).

Dans ce contexte, le régime général des transports publics routiers de marchandises prévoit des dérogations inscrites dans le Code des transports aux articles R 3211-2 à R 3211-5. Néanmoins, les producteurs et leurs structures représentantes doutent parfois de la conformité de leurs pratiques de mutualisation avec les dérogations existantes.

Plusieurs questions se posent notamment par rapport :

- **à l'interprétation des textes existants**

- à la capacité des textes à régir toutes les pratiques de mutualisation

Ce rapport vise à mettre en évidence ces questionnements. Il est le fruit d'entretiens menés avec des juristes et d'un atelier mettant en discussion l'ensemble des problèmes posés. Il s'inscrit dans le cadre d'un projet mené par le laboratoire SPLOTT de l'IFSTTAR et subventionné par la Direction générale des infrastructures de transport et de la mer (DGITM). Il inclut les réflexions menées dans le cadre des assises de la mobilité et du projet de loi LOM.

II. Méthodologie

Nous avons effectué des entretiens auprès de structures observant des pratiques de mutualisation, de covoiturage de produits, relevant des interrogations et doutes quant à la conformité de ces pratiques avec les dérogations existantes au régime principal du transport public routier de marchandises.

Suite aux premières observations relevées durant les entretiens, nous avons ensuite organisé un atelier de travail, le **Lundi 18 Septembre 2017** afin de confronter les points de vue des différents acteurs concernés par la mutualisation des marchandises (agriculteurs, artisans, commerçants, pouvoirs publics, etc.) et de faire ressortir les besoins éventuels en termes d'évolution de la législation pour s'adapter à ces nouvelles pratiques.

Nous avons pour triple objectif : la rencontre et l'échange de points de vue entre les acteurs concernés par la mutualisation des transports de marchandises pour mettre en évidence les intérêts propres de chacun sur la question de la mutualisation en fonction de leurs activités ; une discussion des interprétations des textes juridiques relatifs aux dérogations du régime général du transport public de marchandises pour dégager une vision commune des textes et déterminer les incompréhensions, les flous juridiques restants autour de ces textes ; enfin, une discussion sur les évolutions de la législation à apporter pour établir les besoins et les souhaits d'évolution juridique des acteurs afin d'entamer une réflexion commune quant aux solutions et procédures à adopter pour y parvenir.

Les acteurs invités / présents à l'atelier :

- L'Assemblée permanente des Chambres d'agriculture (APCA) : Mme Anne DEMONCEAUX et Mme Blandine SAGET
- La Charrette : Mme Laura GIACHERIO et Mme Marie GIACHERIO
- La Région Île-de-France : Service Fret et Entreprises : Mme Nathalie GRANES
- La Ruche qui dit oui ! : Mr Florent ARTHAUD
- Les artisans du bâtiment de la SARL Volumes Intérieurs Personnalisés - Solutions d'aménagements : Mr Anthony ATHIMON
- Les avocats du blog « Le Droit du Partage » : Mr Michel LECLERC et Mr Arthur MILLERAND
- L'Institut du Droit international des Transports : Mme Valérie BAILLY-HASCOËT et Mr Ludovic COUTURIER

Les acteurs invités / non présents à l'atelier :

- La Direction générale des infrastructures des transports et de la mer (DGITM)
- La Fédération nationale des Coopératives d'utilisation de matériel agricole (FNCuma)
- Le Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation
- Le réseau des Associations pour le maintien d'une agriculture paysanne d'Île de France (AMAP)

Il n'est pas exclu que d'autres acteurs concernés n'aient pas été identifiés.

Présentation des acteurs :

L'APCA : Anne DEMONCEAUX et Blandine SAGET travaillent à l'Assemblée permanente des chambres d'agriculture (APCA). Les Chambres d'Agriculture détiennent une mission de service public d'accompagnement et de représentation des agriculteurs, définie dans le Code Rural. Leur rôle est d'appuyer les agriculteurs sur toutes les questions qui se posent. L'Assemblée Permanente des Chambres d'Agriculture (APCA), en tant que tête de réseau national appuie les conseillers des niveaux régional et départemental. Anne DEMONCEAUX s'occupe d'appuyer les conseillers des chambres régionales et départementales sur les questions liées à la réglementation dans les circuits courts. Blandine SAGET est juriste en droit social, fiscal, droit des sociétés et agritourisme et vient en appui aux questions portées par Anne DEMONCEAUX.

La question de la mutualisation *« a émergé chez les agriculteurs et a été remontée par les conseillers notamment à travers la marque des chambres d'agriculture « Bienvenue à la ferme » qui est une marque de distribution de produits fermiers et d'accueil du public à la ferme. C'est une question qui est apparue pour les agriculteurs qui veulent livrer ensemble des magasins (points de vente collectif), faire des tournées, livrer des plateformes de restauration collective, etc. Aujourd'hui ils ont des questions d'ordre réglementaire sur ce qu'ils ont le droit de faire »*. Les enjeux de la mutualisation pour ces producteurs sont de gagner du temps mais également d'éviter autant que possible la lourdeur administrative pour répondre à la réglementation.

« Il existe des flous et des différences d'interprétation entre les Chambres et certains services ministériels. Des messages contradictoires sont donnés localement aux agriculteurs. Certaines Chambres véhiculent même le message selon lequel la mutualisation du transport serait interdite, dans l'optique de protéger leurs agriculteurs face à ce flou réglementaire. Aussi, le rôle de l'APCA est de clarifier ces questions pour ses conseillers qui appuient les agriculteurs et de les rassurer juridiquement ».

La Charrette³ : Laura GIACHERIO (juriste) et Marie GIACHERIO ont créé la start-up la Charrette il y a près d'un an. La plateforme a été mise en ligne depuis six mois. La Charrette est une plateforme numérique qui organise la rencontre et la mutualisation entre les producteurs. Ces derniers peuvent proposer de transporter les marchandises d'un autre sur un trajet ou une partie du trajet qu'ils comptent réaliser. *« Le constat que nous avons fait sur le terrain est que les producteurs mutualisent déjà souvent leur transport, que ce soit de manière occasionnelle ou de manière structurée, avec d'autres producteurs qu'ils connaissent, de la famille, des voisins »*. Les aspects légaux de l'activité ont été étudiés avec les juristes du Droit du partage afin de dégager la responsabilité de la plateforme qui n'agit pas en tant que transporteur professionnel mais qui met en relation les producteurs souhaitant mutualiser leurs livraisons. *« La conclusion tirée des textes de loi que nous avons étudiés (nous n'avons pas étudié le cas de l'entraide agricole) est que les exceptions agricoles aux agréments de transport permettent aux producteurs de mutualiser, dans tous les cas dans les 100 km. Nous avons compris qu'au niveau légal la mutualisation n'était ni interdite, ni autorisée, simplement non encadrée. Dans les faits, les producteurs mutualisent déjà sans se préoccuper de la réglementation. En revanche, nous avons remarqué que l'utilisation d'une plateforme qui les amène à mutualiser avec quelqu'un qu'ils ne connaissent pas,*

³ <http://lacharrette.org/>

pouvait faire naître la question de la légalité. L'objectif est de généraliser la pratique de mutualisation, souhaitable, et donc de rassurer nos membres ». L'activité proposée par la Charrette n'est pas une activité rémunératrice pour les producteurs, elle ne rentre pas en concurrence avec les transporteurs professionnels. *« Ce n'est pas du tout une menace pour les transporteurs car les producteurs de la plateforme ont justement ce problème de ne pas avoir accès aux transporteurs car soit ils n'ont pas de volumes suffisants soit ils sont dans des régions, des sites inaccessibles pour les transporteurs. Donc la question de la concurrence avec les transporteurs ne se pose pas »*. Ce point questionne l'offre de service de transport adaptée aux besoins des agriculteurs. La Charrette souhaiterait d'ailleurs ouvrir la plateforme aux transporteurs si les quantités de marchandises et les trajets souhaités sont intéressants.

La Région Île-de-France : Nathalie GRANES est la Directrice du service « Fret et Entreprises » à la Région d'Île de France. Le service a en charge *« l'élaboration d'un plan stratégique Fret pour redéfinir les orientations, les conditions d'intervention de la Région, pour aller vers un système plus performant en termes d'organisation de chaîne logistique »*. Ici, la réflexion est portée du point de vue de la collectivité. Les questions de mutualisation, de partage de données pour aller vers une logique de « plateformisation » sont ressorties. Aussi, les orientations du Plan Fret sont d'inciter la mutualisation et de développer les centres de distribution urbaine, de logistique urbaine. Certains de ces équipements ont été poussés par la collectivité et n'ont pas très bien fonctionné *« car on est arrivé avec des enjeux d'aménagement du territoire, des logiques d'optimisation et de massification des flux sur le territoire, or ce n'était pas en accord avec les réalités de terrain des transporteurs. On essaye de rencontrer les acteurs et de comprendre de manière plus pertinente comment on peut inciter à cette mutualisation »*.

La Ruche qui dit Oui !⁴ Florent ARTHAUD est juriste à la Ruche qui dit Oui ! C'est une plateforme mettant en relation les producteurs locaux et les consommateurs favorisant les circuits courts et la vente directe. *« On s'est intéressés à cette question de la mutualisation pour apporter un soutien aux producteurs (agriculteurs et artisans) de notre réseau qui, par la force des choses, sont amenés à mutualiser le transport de marchandises pour la simple raison qu'ils se sont rendus compte qu'ils livraient les mêmes ruches. Ils se sont alors organisés pour mutualiser afin d'économiser du temps car le temps passé dans les transports ce n'est pas du temps passé sur l'exploitation donc c'est une logique de bon sens, très pragmatique »*. La Ruche qui dit Oui a souhaité encourager cette initiative. La question s'est posée de savoir comment aider juridiquement les producteurs, quel était le régime juridique applicable pour leur permettre de mutualiser. *« Quand on s'est plongés dans le cadre juridique, on s'est aperçus qu'il y avait quelques aspects qui méritaient quelques clarifications, notamment sur les dérogations du code des transports et le cas de l'entraide agricole. Pour cette dernière, notre réseau compte des agriculteurs et des artisans, or l'entraide exclue d'office les artisans qui souhaitaient mutualiser avec des agriculteurs pour vendre dans le cadre des ruches. De plus, les démarches administratives des dérogations du Code des transports sont très lourdes et mériteraient d'être simplifiées. Au vu de l'évolution du transport de personnes on pourrait imaginer que le transport de marchandises pourrait connaître les mêmes simplifications »*.

Anthony ATHIMON : co-gérant d'une société d'aménagement intérieur de six salariés depuis deux ans et demi s'occupant de tout ce qui est relatif à l'aménagement intérieur (placo, menuiserie, cuisine, peinture, revêtement de sol ...). L'entreprise compte 45 fournisseurs dans la région nantaise (dont une

⁴ <https://laruchequiditoui.fr>

dizaine réguliers) sans compter les fournisseurs de région parisienne. *« On passe notre temps chez eux. On passe quasiment tous les jours chez nos fournisseurs de matériaux pour pouvoir travailler rapidement »*. Aussi, la question s'est posée pour M. ATHIMON de mettre en place une plateforme collaborative pour que les artisans s'organisent entre eux afin de gagner du temps. La mutualisation leur permettrait d'aller plus rapidement sur leur chantier et un artisan *« plus ou moins occupé ou plus ou moins dans le secteur »* les approvisionnerait *« car il y a toujours de la place dans le camion pour y glisser 2-3 matériaux supplémentaires »*. Cependant, le projet de la plateforme reste au stade de l'idée en raison d'un blocage au niveau juridique : *« on n'a pas le droit de transporter des matériaux qui ne sont pas les nôtres, bien qu'on le fasse. Mais on ne peut pas généraliser une plateforme pour le moment si derrière ce n'est pas légal. On a commencé à se rapprocher de la confédération des artisans et des professions libérales (CAPL) qui nous a dit de lever les leviers juridiques pour pouvoir ensuite nous appuyer »*. Les pratiques de mutualisation sont réelles. *« Dès lors que c'est dans le secteur géographique, on mutualise. Par exemple, j'habite Sud Loire, si je vais sur un chantier à Nord Loire, j'ai tout le secteur, 30 km entre la zone domicile-travail (zone dépôt-chantier) et si un autre artisan qui est dans ce secteur a besoin de quelque chose (un pot de peinture ou autre, ..), je peux le lui prendre et lui déposer car ça ne me coûte pas grand-chose en terme de temps et je lui en fais gagner aussi »*.

Les enjeux sont donc ceux de gagner du temps mais également de réduire les coûts. Par exemple, *« quand on arrive sur le chantier on approvisionne, mais de 8h à 16h, le camion dort. On aimerait que par le biais d'une plateforme on puisse mettre à disposition le camion (un peu comme DRIVY⁵) pour les autres artisans ou même un particulier. Surtout si on est en ville, au lieu de payer le parking pour la journée, je le mets à disposition et ça me permet de compenser le coût d'immobilisation du véhicule »*.

Le blog du Droit du partage⁶ : Michel LECLERC et Arthur MILLERAND sont deux avocats qui ont fondé le blog « Droit du partage » en 2013. *« On voulait s'intéresser aux mutations économiques, sociétales et juridiques résultant du développement du numérique. On a créé ce blog dédié à tous les enjeux juridiques causés par ces formes émergentes qui étaient l'économie collaborative et plus largement maintenant l'économie numérique »*. Ils se sont alors intéressés en premier lieu aux questions de transport de personnes et de marchandises en raison de la maturité du secteur car c'est celui qui offre le plus de connaissances et de jurisprudence en matière de modèles collaboratifs. *« Au fil de nos échanges avec nos clients, des institutions et des journalistes, on s'est rendus compte de la difficulté de construire de nouveaux modèles d'affaires dans le transport de marchandises en étant totalement confortable sur les questions juridiques. Evidemment on s'intéresse à d'autres secteurs que le transport de marchandises mais dans ce secteur les besoins d'adaptation et de clarification juridique sont importants »*. Cela s'explique notamment par le fait que le transport de personnes a déjà connu d'importantes évolutions juridiques et réglementaires, en particulier en ce qui concerne la distinction entre le co-voiturage et le transport à la demande.

L'IDIT : Ludovic COUTURIER est le Directeur de l'Institut du Droit International des Transports (IDIT). **Valérie BAILLY-HASCOËT** est attachée de recherche à l'IDIT. L'IDIT est un organisme de recherche privé comptant une équipe de six chercheurs dont les travaux sont coordonnés par une directrice scientifique, professeur d'université, ainsi qu'une centaine de membres (avocats, magistrats, organisations internationales, universités, ...) dont beaucoup sont des acteurs de la supply-chain (logisticiens, entreprises de transport, assureurs). L'IDIT est spécialisé en droit des transports et de la

⁵ <https://www.drivy.com/>

⁶ <https://droitdupartage.com/>

logistique participant à des projets collaboratifs de recherche avec plusieurs laboratoires et entreprises. Il travaille notamment sur des filières industrielles (les céréales, les granulats, les cosmétiques) « Depuis quelques années on s'intéresse beaucoup aux nouvelles formes de mobilité, aux nouveaux usages (auto-partage, covoiturage), à tous les modes de transport, à la logistique, à la réglementation mais aussi aux aspects contractuels et responsabilité donc aux nouvelles formes d'intermédiation au sens large, et ce dans un cadre national et international. On a accompagné deux sociétés dont une qui s'appelait WeTruck qui a maintenant disparu, qui visait à initier le covoiturage pour les transporteurs ; et une autre société qui s'appelle TruckFly⁷ qui déploie une solution de lettre de voiture électronique « Dashdoc ». Nous sommes amenés à travailler sur de nouveaux usages. Par exemple pour WeTruck, il n'y avait pas de cadre juridique donc il a fallu s'adapter au cadre légal existant en proposant des solutions. Nous sommes partenaires de multiples projets collaboratifs de recherche, dont de nombreux labellisés par le pôle de compétitivité NOVALOG et nous avons travaillé avec le Ministère de l'Ecologie, en particulier, la DGITM pour la réalisation d'études ».

Ces nouvelles formes de mutualisation intéressent également l'IDIT dans un cadre plus industriel. « Vous pouvez avoir des industriels qui peuvent partager des entrepôts quand les produits sont compatibles et qui permettent d'optimiser le transport de marchandises. On assiste aussi à de la mutualisation des moyens de transport par des accords entre des donneurs d'ordre, des chargeurs, pour limiter le nombre de transport et optimiser le chargement des camions ».

III. Les bases juridiques du régime général des transports publics routiers de marchandises

Le Règlement européen du 21 octobre 2009 (n°1071-2009) définit la profession de transporteur public routier de marchandises comme l'« activité de toute entreprise effectuant, au moyen soit de véhicules à moteur, soit d'ensemble de véhicules, le transport de marchandises pour le compte d'autrui » (Article 2. 1.). A l'exception des transports effectués à des fins non commerciales.

L'article L 1000-3 du Code des transports définit le transport public de marchandises ou de personnes, soit le transport de marchandises ou de personnes pour le compte d'autrui : « Est considéré comme transport public tout transport de personnes ou de marchandises, à l'exception de celui organisé pour son propre compte par une personne, publique ou privée, et de ceux relevant d'une autre réglementation ». Pour accéder à cette profession, **l'arrêté du 28 Décembre 2011** précise qu'il y a obligation de s'inscrire sur le registre des transporteurs routiers de marchandises pour toutes les entreprises effectuant une activité de transport pour le compte d'autrui. Ces entreprises sont alors obligées de répondre à des conditions d'établissement, d'honorabilité professionnelle, de capacité financière, de capacité professionnelle selon **l'article L 3211-1** du Code des transports (Partie législative – Troisième partie : le transport routier – Livre II : le transport routier de marchandises – Titre Ier : la profession), modifié par la Loi n°2012-387 du 22 mars 2012 – art 91 : « L'exercice des professions de transporteur public routier de marchandises, y compris de déménagement, ou de loueur de véhicules industriels avec conducteur peut être subordonné, selon des modalités fixées par décret en Conseil d'Etat, à des conditions d'établissement, d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle ainsi qu'à l'inscription à un registre tenu par les autorités de l'Etat.

⁷ <https://www.truckfly.com/fr>

L'administration fiscale transmet au ministère chargé des transports les données fiscales nécessaires pour lui permettre d'apprécier la capacité financière des entreprises inscrites au registre prévu au premier alinéa » [Alinéa rajouté par la Loi du 22 mars 2012].

Pour résumer, toute entreprise ou particulier transportant des produits ne lui appartenant pas, effectue une activité de transport public de marchandises, soit une activité de transport pour le compte d'autrui. Aussi, l'entreprise ou le particulier concerné doit s'inscrire sur le registre des transporteurs routiers et répondre aux conditions afin d'avoir l'autorisation de transporter des marchandises appartenant à quelqu'un d'autre. Cependant, le régime général des transports publics routiers de marchandises connaît quelques exceptions évoquées au sein du **Décret n° 99-752 du 30 août 1999**, à l'article 17, modifié par le **Décret n°2011-2045 du 28 Décembre 2011 – art 2**. Ces dérogations comprennent une dérogation générique (article R 3211-2), prévue pour toutes les entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers ; et deux dérogations (articles R 3211-3 et R 3211-4), prévues pour le cas particulier des exploitations agricoles. Ces dernières peuvent également bénéficier du régime spécifique de l'entraide agricole, inscrite à l'article L 325-1 du Code Rural.

« Les dispositions du titre Ier et du titre II ne sont pas applicables aux transports suivants :

1° Transports exécutés par des entreprises dont le transport n'est pas l'activité principale et qui sont liées entre elles par un contrat en vue de l'exécution d'un travail commun ou de la mise en commun d'une partie de leur activité dans les conditions suivantes :

- a) Les véhicules utilisés appartiennent à ces entreprises ou ont été pris en location par elles ;
- b) Les marchandises transportées sont la propriété de l'une des parties du contrat ;
- c) Le transport est nécessaire à la réalisation, par l'une des autres parties contractantes, d'une activité de transformation, de réparation, de travail à façon ou de vente ;
- d) Le transport est accessoire à l'activité principale définie par le contrat ;

Un arrêté du ministre chargé des transports fixe les modalités selon lesquelles le préfet de région accorde des dérogations à ce type de transports ;

2° Transports exécutés à l'intérieur d'une zone de 100 kilomètres de rayon autour de la commune dans laquelle ce transport a son origine :

- a) Au moyen de véhicules et matériels agricoles tels que définis à [l'article R. 311-1 du code de la route](#) pour les besoins d'une exploitation agricole ;
- b) A titre occasionnel et gracieux, pour les besoins d'une exploitation agricole, au moyen de véhicules appartenant à une autre exploitation agricole ;
- c) Pour la collecte du lait lorsque cette activité est le complément d'une activité agricole ;
- d) ~~Pour le débardage du bois en grumes entre le lieu d'abattage et le lieu d'exploitation~~ [Abrogé par le Décret du 28 Décembre 2011]

3° Transports exécutés dans le cadre des groupements d'entreprises agricoles dans les conditions suivantes :

- a) Les véhicules utilisés appartiennent au groupement ou à ses membres ou encore ont été pris en location par ceux-ci ;
- b) Les marchandises sont transportées pour les besoins de la production agricole à destination d'une exploitation pour l'approvisionnement nécessaire à sa production ou au départ de celle-ci pour la collecte et l'expédition de ses produits ;
- c) Le transport n'est que l'accessoire et le complément de l'activité du groupement ou de celle de ses membres ;

4° Transports de marchandises exécutés, de manière accessoire, par des transporteurs publics routiers de personnes au moyen de véhicules destinés au transport de personnes, à l'occasion de services réguliers ou à la demande ;

5° Transports exécutés au moyen de véhicules et matériels agricoles, matériels forestiers, matériels de travaux publics et engins spéciaux mentionnés à l'article R. 311-1 du code de la route, dont l'intervention est nécessaire pour la mise en œuvre des matériaux qu'ils transportent ;

6° Transports de véhicule accidentés ou en panne par véhicule spécialisé entre le lieu de l'accident ou de la panne et le lieu de réparation ;

7° Transports sur route de wagons de chemin de fer exécutés par des véhicules aménagés spécialement à cet effet ;

8° Transports exécutés par La Poste au moyen de ses véhicules pour ses missions de service universel postal ;

9° Transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles ».

Ce Décret a ensuite été modifié par le **Décret n°2016-1550 du 17 Novembre 2016** qui a créé et codifié les articles R 3211-1 à R 3211-5, relatifs aux dérogations du régime général des transports routiers de marchandises (soit l'article 17 du décret du 30 août 1999), au sein du Code des Transports.

IV. Une dérogation générique du Code des Transports pour les entreprises inscrites au « registre du commerce et des sociétés » ou au « répertoire des métiers

En principe, en cas de transport pour compte d'autrui, selon l'arrêté du 28 Décembre 2011 et l'article L3211-1 du Code des transports, les entreprises doivent s'inscrire au registre des transporteurs routiers professionnels.

Cependant pour les entreprises dont l'activité de transport est accessoire à leur activité principale, elles disposent d'une dérogation possible au régime général des transports routiers de marchandises : l'article R 3211-2 du Code des transports.

A) L'article R 3211-2 du Code des transports

Cet article est une dérogation générique au régime général des transports publics routiers de marchandises, s'appliquant pour les entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers souhaitant mutualiser leur activité de transport de marchandises. Les conditions sont cumulatives :

- Les entreprises établissent **un contrat** déterminant la mise en commun d'une partie de leur activité ou l'exécution d'un travail commun.
- Le transport doit s'effectuer au moyen de véhicules appartenant ou loués par les entreprises contractantes.
- Les marchandises transportées doivent appartenir à l'une des entreprises cocontractantes.
- L'activité de transport doit être **accessoire** à leur activité principale.
- Le transport de ces marchandises doit être **nécessaire** pour la transformation, réparation ou vente des produits.

Code des transports – Partie réglementaire – Troisième partie : Transport routier – Livre II : Le transport routier de marchandises – Titre Ier : La profession

Chapitre Ier : Accès aux professions du transport public routier de marchandises

Section 1 : Champ d'application

Article R 3211-2 : « *Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux transports exécutés par des entreprises dont le transport n'est pas l'activité principale et qui sont liées entre elles par un contrat en vue de l'exécution d'un travail commun ou de la mise en commun d'une partie de leur activité dans les conditions suivantes :*

1° Les véhicules utilisés appartiennent à ces entreprises ou ont été pris en location par elles ;

2° Les marchandises transportées sont la propriété de l'une des parties du contrat ;

3° Le transport est nécessaire à la réalisation, par l'une des autres parties contractantes, d'une activité de transformation, de réparation, de travail à façon ou de vente ;

4° Le transport est accessoire à l'activité principale définie par le contrat.

Un arrêté du ministre chargé des transports précise les conditions dans lesquelles le préfet de région délivre aux entreprises exécutant des transports ainsi définis, un document attestant, au vu des justificatifs produits par l'entreprise, le respect de ces conditions ».

L'arrêté évoqué dans le dernier alinéa de l'article R 3211-2 fait référence à l'arrêté du 21 décembre 2000 fixant les modalités selon lesquelles sont accordées les dérogations prévues à l'article R. 3211-2 du code des transports.

B) L'arrêté du 21 Décembre 2000

Les articles 2 à 5 de l'arrêté précisent et étayent les conditions citées au sein de l'article R3211-2.

1) L'article 2 détermine les cas de transport dans le cadre desquels la dérogation s'applique

- Si le travail commun ou la mise en commun d'une partie de l'activité des entreprises s'effectue sur plusieurs sites : pour le transport de produits intermédiaires ou à transformer des entreprises cocontractantes d'un site à l'autre.
- Pour la **vente des marchandises**.
- Pour le transport de marchandises nécessaires à l'approvisionnement des chantiers de bâtiment et de travaux publics, s'effectuant **dans une zone de 50 km de rayon autour du chantier**.

« Art. 2. - La dérogation mentionnée [article R 3211-2] s'applique dans les cas suivants :

- a) Lorsque le travail commun ou la mise en commun d'une partie de l'activité des entreprises cocontractantes s'effectue successivement sur plusieurs sites, le transport d'un site à l'autre des produits intermédiaires ou des produits à transformer, à réparer ou à fabriquer étant nécessaire à la mise en œuvre du processus de transformation, de réparation ou de travail à façon ;
- b) Lorsque l'entreprise chargée de la vente de marchandises ne lui appartenant pas effectue leur acheminement en vue de leur vente, le transport étant nécessaire à l'exécution du contrat de vente de ces marchandises ;
- c) Lorsque le travail commun ou la mise en commun d'une partie de l'activité s'effectue sur un chantier de bâtiment ou de travaux publics, sous réserve que les transports soient nécessaires à son approvisionnement et effectués à l'intérieur d'une zone de 50 kilomètres de rayon autour du chantier avec des véhicules n'excédant pas 7,5 tonnes de poids maximum autorisé. »

2) Les articles 3 et 4 déterminent la procédure administrative à suivre

Les articles 3 et 4 de l'arrêté prévoient pour les entreprises cocontractantes souhaitant bénéficier d'une dérogation pour la mise en commun d'une partie de leur activité ou un travail commun ; ainsi que pour la vente des marchandises, de demander cette dérogation au préfet de leur Région en remplissant le formulaire CERFA n°11550 expliqué par la notice CERFA n°50734.

« Art. 3. - Les entreprises souhaitant bénéficier de la dérogation prévue aux a et b de l'article 2 ci-dessus doivent demander une autorisation de transport [...]

Art. 4. - Les entreprises présentent la demande de dérogation prévue aux a et b de l'article 2 ci-dessus au préfet (direction régionale de l'équipement) de la région où elles ont leur siège ou, pour les entreprises étrangères établies en France, leur établissement principal.

La demande s'effectue au moyen du formulaire CERFA n° 11550 et de sa notice explicative CERFA n° 50734. »

L'article 3 de l'arrêté prévoit que le contrat liant les entreprises souhaitant bénéficier d'une dérogation pour le transport de marchandises nécessaires à l'approvisionnement des chantiers de bâtiment et de travaux publics, doit indiquer le chantier et l'ensemble des entreprises participant au chantier.

« Art. 3. – [...] Les entreprises effectuant des transports dans le cadre de la dérogation prévue au c de cet article doivent être en mesure, en cas de contrôle, de justifier de leur situation au regard du chantier et des autres entreprises pour le compte desquelles elles effectuent les transports. »

3) L'article 5 détermine les documents à fournir

L'article 5 de l'arrêté s'applique pour tous les cas de la dérogation. Il explique qu'une seule entreprise peut faire la demande de dérogation pour toutes les autres en remplissant le formulaire CERFA n°11550. Ce formulaire doit être accompagné par certaines pièces justificatives pour que la dérogation soit accordée. Chaque entreprise cocontractante doit alors fournir son acte de constitution d'entreprise ou son extrait du registre du commerce et des sociétés ou son extrait du répertoire des métiers. Enfin, les entreprises cocontractantes doivent également fournir le contrat les liant, expliquant l'activité de transport mise en commun et la nature des marchandises transportées.

« Art. 5. I- Le formulaire CERFA n° 11550 est complété par le responsable légal de l'entreprise cocontractante qui sollicite la dérogation.

Lorsque les transports doivent être assurés par les véhicules de plusieurs entreprises liées par un même contrat, l'une des entreprises est mandatée par les autres pour effectuer la demande de dérogation au nom de tous les cocontractants, à l'aide du même formulaire.

II. - La demande est complétée des pièces justificatives suivantes :

a) L'acte de constitution ou l'extrait, datant de moins de trois mois, du registre du commerce et des sociétés ou, le cas échéant, du répertoire des métiers, de chacune des entreprises cocontractantes ;

b) Le contrat liant ces entreprises et détaillant l'activité et les transports envisagés ainsi que la nature des marchandises transportées. »

La Circulaire n°2009-92 du 21 décembre 2000 (relative à l'application de l'arrêté du 21 décembre 2000 – celui fixant les modalités selon lesquelles sont accordées les dérogations prévues à l'article R3211-2 du Code des transports), tend à élargir les cas pouvant bénéficier de cette dérogation.

C) La Circulaire du 21 Décembre 2000

La Circulaire du 21 Décembre 2000 explique que certaines pièces justificatives à fournir avec le formulaire CERFA n°11550 afin que la dérogation de l'article R 3211-2 soit accordée, peuvent être difficiles à fournir pour certains organismes exerçant des activités d'entreprises et pouvant avoir besoin d'effectuer une activité de transport afin de réaliser leur activité principale (par exemple : les associations placées sous le régime de la loi 1901, les collectivités territoriales, les criées, les coopératives agricoles créées avant 1978, ...). Ces structures ne peuvent pas fournir l'acte de constitution ou l'extrait du registre du commerce et des sociétés ou répertoire des métiers.

Circulaire 21 Décembre 2000

2. Dispositions relatives à la délivrance de l'autorisation de transport

2.1. Les bénéficiaires

« En principe, dans la grande majorité des cas, il s'agira d'entreprises industrielles ou commerciales et qui sont en tant que telles inscrites au RCS ou au répertoire des métiers et disposant d'un code NAF correspondant à l'activité principale exercée. Le a) du II de l'article 5 [II. - La demande est complétée des pièces justificatives suivantes : a) L'acte de constitution ou l'extrait, datant de moins de trois mois, du registre du commerce et des sociétés ou, le cas échéant, du répertoire des métiers, de chacune des entreprises cocontractantes] de l'arrêté du 21 décembre 2000 prévoit que la demande de dérogation est complétée de l'acte de constitution, ou l'extrait du registre du commerce et des sociétés ou du répertoire des métiers de chacune des entreprises cocontractantes.

D'autres situations sont toutefois possibles : ainsi les associations placées sous le régime de la loi de 1901 peuvent, sans avoir la qualité de commerçant, exercer des activités « d'entreprise » et des transports routiers peuvent être induits par ces activités ; des collectivités territoriales exerçant en régie certaines activités d'entreprise ou des établissements publics, peuvent aussi se trouver dans cette situation.

Les criées constituent un autre exemple : dépendant d'une chambre de commerce et d'industrie dans la plupart des cas, parfois d'une commune ou d'une association, ou encore d'une société de droit privé (coopératives maritimes, SEM) elles servent d'intermédiaire entre les pêcheurs et les mareyeurs ou les grossistes ; elles peuvent être requises pour effectuer aussi les transports de marée liés à cette activité.

Dans les cas précités, l'extrait du registre du commerce et des sociétés ou du répertoire des métiers peut être remplacé par toute pièce officielle comportant les renseignements nécessaires pour identifier le demandeur.

Lorsque le demandeur est une coopérative agricole visée à l'article L. 521-1 du code rural, il n'est pas actuellement toujours possible, comme le prévoit le a) du II de l'article 5 de l'arrêté précité, de fournir en tant que pièces justificatives un extrait du registre du commerce et des sociétés. En effet, les coopératives agricoles créées avant 1978 ne sont pour le moment pas nécessairement inscrites au registre précité. Seules le sont les entreprises créées après cette date. Cette obligation ne deviendra effective pour toutes les coopératives qu'à compter de la promulgation de la loi sur les nouvelles régulations économiques. En cas de non inscription au registre, les coopératives pourront ne vous fournir que les statuts signés des fondateurs.

Les cas évoqués ci-dessus ne sont bien entendu pas exhaustifs. »

Pour résumer, des entreprises peuvent bénéficier de la dérogation inscrite à l'article R 3211-2 si l'activité de transport a pour objectif :

- Si le travail commun ou la mise en commun d'une partie de l'activité des entreprises s'effectue sur plusieurs sites : pour le transport de produits intermédiaires ou à transformer des entreprises cocontractantes d'un site à l'autre.
- La vente des marchandises.
- Le transport de marchandises nécessaires à l'approvisionnement des chantiers de bâtiment et de travaux publics, s'effectuant dans une zone de 50 km de rayon autour du chantier.

Les entreprises peuvent bénéficier de la dérogation inscrite à l'article R 3211-2 si les conditions cumulatives suivantes sont respectées :

- Les entreprises établissent un contrat déterminant la mise en commun d'une partie de leur activité ou l'exécution d'un travail commun,
- Le transport doit s'effectuer au moyen de véhicules appartenant ou loués par les entreprises cocontractantes,
- Les marchandises transportées doivent appartenir à l'une des entreprises cocontractantes,
- L'activité de transport doit être accessoire à leur activité principale,
- Le transport des marchandises doit être nécessaire pour la transformation, réparation ou vente des produits,
- Les entreprises doivent faire la demande de la dérogation en remplissant le formulaire CERFA n°11550,
- Chaque entreprise contractante doit fournir des pièces justificatives suivantes :
 - le contrat liant les entreprises
 - l'acte de constitution OU l'extrait du registre du commerce et des sociétés OU l'extrait du répertoire des métiers OU (dans certains cas) toutes pièces prouvant l'identité du demandeur.

D) Les points de blocage soulevés dans la dérogation générique (R 3211-2)

L'article R 3211-2 est une dérogation qui concerne tous les secteurs d'activité confondus, cependant ce n'est pas la plus simple à obtenir. Beaucoup de documents doivent être fournis par les organismes souhaitant mutualiser. Or nombreux sont les producteurs (agriculteurs et artisans) ignorant les procédures administratives et réglementaires à réaliser.

De même, l'article présente quelques points prêtant à discussion :

1. Le 4° de l'article R 3211-2 : « Le transport est accessoire à l'activité principale définie par le contrat ».

Selon l'interprétation de la Charrette, l'objet du contrat (obligatoire) liant les entreprises ne peut être l'activité de transport. La Charrette a étudié les textes de dérogation pour trouver un cadre juridique applicable à son activité et rassurer les producteurs mutualisant via la plateforme. Cependant, la start-up a exclu ce texte assez rapidement en raison de la présence du 4° de l'article R 3211-2. *« Le contrat qui lie les producteurs qui mutualisent n'est pas le contrat de transport. Donc nous l'avons exclu d'office car on aimerait qu'ils mutualisent avec d'autres personnes que les personnes avec qui ils produisent, vendent. Or c'est rare que le contrat qui lie les producteurs qui mutualisent, soit autre que le contrat de transport. L'objet du contrat est souvent la mutualisation. Donc cet article est inapplicable pour nous »* (La Charrette).

L'APCA n'avait pas identifié, avant l'atelier de travail du 18 septembre, que ce point pouvait poser question : il avait été interprété que dans le 4° de l'article R 3211-2 le « *définie par le contrat* » faisait référence aux activités principales de chacune des entreprises, et non à l'objet du contrat. Ainsi, s'il s'avère que le transport en mutualisation ne peut être l'objet du contrat liant les entreprises cocontractantes alors l'APCA rejoint l'avis de La Charrette.

Pour l'IDIT, le contrat liant les entreprises vise la mise en commun du transport. Le transport n'est qu'une partie de leur activité, celle-ci étant la production, la fabrication, et la vente de leurs produits.

Conformément au 3°, le transport est nécessaire à la réalisation de la vente. Conformément au 4°, le transport est accessoire à l'activité principale.

2. La lourdeur des démarches administratives

Les démarches administratives d'obtention de la dérogation sont très lourdes. De plus, il est nécessaire de renouveler la démarche tous les deux ans. *« Pour nous ce cas-là c'est un peu l'ultime recours vu la lourdeur administrative. Si tous les agriculteurs qui sont en individuel doivent faire un contrat entre eux pour mutualiser le transport et renouveler tous les deux ans, ça n'a pas de sens »* (l'APCA).

Pour l'IDIT, les démarches administratives sont lourdes mais sont la condition pour ne pas courir le risque d'être requalifié en transport public. Il faut en effet que l'administration puisse exercer un certain contrôle sur cette pratique (notamment quant à l'activité professionnelle des personnes réalisant les transports) afin que certains opérateurs ne profitent pas de cette dérogation pour faire du transport à titre professionnel sans être inscrits au registre des transporteurs. Les conditions posées par l'article R.3211-2 ne semblent pas excessives mais nécessaires à ce que les transports mutualisés puissent se développer hors du transport public. Outre le contrat le liant aux autres, un document de contrôle sur lequel figurerait les noms et qualités des propriétaires des marchandises transportées et les points de départ et de livraison de ces marchandises pourrait être demandé.

3. Le fait que les sociétés d'artisans ne peuvent mutualiser qu'en cas de travail sur un chantier commun ET seulement dans une zone limitée de 50 kilomètres

Selon la DGITM dans le cadre d'un entretien, les artisans ne sont concernés que par le c) de l'article 2 de l'arrêté du 21 décembre 2000 : *« c) Lorsque le travail commun ou la mise en commun d'une partie de l'activité s'effectue sur un chantier de bâtiment ou de travaux publics, sous réserve que les transports soient nécessaires à son approvisionnement et effectués à l'intérieur d'une zone de 50 kilomètres de rayon autour du chantier avec des véhicules n'excédant pas 7,5 tonnes de poids maximum autorisé. »*

Selon la **Circulaire n° 2001-5 du 25 janvier 2001 relative à l'enseignement de la conduite des véhicules à moteur et de la sécurité routière** mentionnée dans le bulletin officiel n°2001-3 de la DGITM, la dérogation prévue au point c) de l'article 2 de l'arrêté du 21 décembre 2000 *« vise l'entraide des entreprises qui, participant à un même chantier, sont amenées à transporter de façon exceptionnelle, pour l'approvisionnement du chantier, des matériaux ou des produits des autres entreprises cocontractantes, en complément de leur propre transport [...] »*.

La dérogation ne s'applique pas à l'évacuation du chantier des gravats, déblais et autres matériaux ; une entreprise participant contractuellement au chantier et qui n'est pas inscrite au registre des transporteurs et des loueurs ne peut réaliser ce type d'opération que pour son propre compte. [Ce point questionne au vu des enjeux actuels de l'économie circulaire].

Lors d'un contrôle sur route, l'entreprise doit démontrer, à l'aide de tout document contractuel probant, sa situation à l'égard du chantier et des autres entreprises participantes à celui-ci, ainsi que la nature du transport effectué, en rapport avec l'approvisionnement du chantier. Dans le cas où cette preuve ne serait pas apportée, le délit d'exercice illégal de la profession de transporteur public serait constitué et réprimé [...]. »

Or la situation des chantiers communs arrive rarement selon M. ATHIMON, artisan du bâtiment. De plus, la limite des 50 kilomètres *« c'est la fourchette basse. Le principe du chantier commun c'est extrêmement rare. On vise plutôt un secteur géographique proche mais pas les mêmes bâtiments. Il est rare que les*

artisans bossent sur le même chantier mais le monde des artisans est très solidaire. Quand on doit faire un crochet de 20-30 km, on le fait. La dérogation semble donc très restrictive pour les artisans. »

4. L'article 5. II de l'arrêté du 21 Décembre 2000 excluant les agriculteurs non constitués en société

« II. - La demande est complétée des pièces justificatives suivantes :

- a) L'acte de constitution ou l'extrait, datant de moins de trois mois, du registre du commerce et des sociétés ou, le cas échéant, du répertoire des métiers, de chacune des entreprises cocontractantes ;
- b) Le contrat liant ces entreprises et détaillant l'activité et les transports envisagés ainsi que la nature des marchandises transportées. »

L'APCA s'était interrogée sur les pièces possibles de fournir pour les exploitations individuelles agricoles qui voudraient entrer dans ce cadre de la dérogation. En effet, il est possible pour les exploitations agricoles en société (GAEC, SARL, SCEA, ...) de bénéficier de cette dérogation générique en fournissant à minima un acte de constitution et/ou un extrait du registre du commerce et des sociétés, comme demandé dans l'article R3211-2. En revanche, les agriculteurs non constitués en société ne sont inscrits nulle part sauf sur le registre des numéros SIREN de l'INSEE, ainsi l'APCA avait interrogé le ministère de l'environnement quant à la possibilité d'entrée dans ce cadre de la dérogation pour les exploitations agricoles non constituées en société : *« Le Ministère de l'environnement nous a répondu que les agriculteurs ne sont pas censés rentrer dans cette dérogation mais dans les deux autres (R3211-3 et R 3211-4) »* (l'APCA).

Néanmoins, la circulaire du 21 Décembre 2000 précise bien que les structures ne pouvant fournir les pièces justificatives demandées peuvent les remplacer **« par toute pièce officielle comportant les renseignements nécessaires pour identifier le demandeur »**. Aussi, il est possible de supposer que les agriculteurs peuvent bénéficier de cette dérogation à condition de prouver leur identité par toutes les pièces officielles possibles.

Aujourd'hui, les agriculteurs non constitués en société ne sont inscrits nulle part sauf sur le registre des numéros SIREN de l'INSEE. Or, d'ici Juillet 2018, tous les agriculteurs (en société ou non) seront inscrits au registre des actifs agricoles. *« Depuis le mois de mai 2017, l'APCA est mobilisée pour créer le registre des actifs agricoles qui sera mis en place au 1^{er} juillet 2018. Si les agriculteurs sont sous forme sociétale ils sont inscrits à la fois au RCS et le RAA »* (l'APCA). Aussi, l'APCA a demandé au Ministère de l'Agriculture, *« si les agriculteurs pouvaient rentrer dans le cadre de cet article en donnant leur inscription au registre des actifs agricoles qui sera constitué en avril 2018 »*. Cette question est encore en discussion, aucune réponse n'a été encore donnée.

S'il est possible pour les exploitations agricoles en société de bénéficier de ce cadre dérogatoire mais impossible pour celles en individuel, cela pose une question d'inégalité entre les agriculteurs en société et ceux non constitués en société. En effet, ces derniers ne sont pas inscrits au registre du commerce et des sociétés et ne peuvent bénéficier de cette dérogation générique. En s'appuyant sur ce texte l'APCA suppose (mais une validation administrative serait nécessaire) que l'extrait d'inscription au répertoire SIREN de l'INSEE indiquant entre autre le n° SIREN de l'entreprise et l'attestation de l'inscription à la MSA peuvent servir de pièces justificatives pour les agriculteurs qui ne sont pas en société, ceci en attendant la mise en place du Registre des actifs agricoles en Juillet 2018.

Il existe tout de même certains points positifs dans cette dérogation. Par exemple, l'IDIT a soulevé que l'article était plutôt bien adapté pour la vente des marchandises. Il est vrai que l'article 2 de l'arrêté du 21

Décembre 2000 est clair sur ce point. Il est possible de demander et de bénéficier de la dérogation si l'objectif de la mutualisation de transport est la vente des marchandises des entreprises cocontractantes. La Ruche qui dit Oui a étudié le texte et l'a trouvé plutôt arrangeant sur ce point précis. Cependant, au vu des exigences administratives, la plateforme n'a pas engagé les démarches. *« On avait identifié sous cette question de vente, que le transport était de toute façon accessoire à la vente. La dérogation nous convenait très bien. Après il y avait toutes les contraintes administratives qui prennent du temps, et la durée limitée (deux ans). De plus il y a un coût. Donc on a remis ça à plus tard, on est resté sur les pratiques existantes »* (la Ruche qui dit Oui !).

Avantages de cette dérogation : cela permettrait de créer une dérogation commune aux agriculteurs et aux artisans. Cette dérogation serait ainsi la seule qui permettrait d'organiser de la mutualisation du transport entre agriculteurs et commerçants /artisans.

Selon l'IDIT, le paragraphe c spécifique aux chantiers pourrait être actualisé. Cependant, la dérogation pour les livraisons sur chantier resterait limitée géographiquement, auquel cas le transport pour propre compte entrerait en concurrence avec le transport public. L'évacuation des gravats constitue aussi un marché pour les transporteurs.

5. Plusieurs questions peuvent se poser sur cette dérogation :

- Les artisans peuvent-ils mutualiser le transport de leurs marchandises pour un autre objectif que la vente de leurs marchandises ? Dans un autre cadre qu'un travail/chantier commun ?
- Pourrait-on envisager une forme d'entraide artisanale semblable à l'entraide agricole ?
- Les agriculteurs n'étant pas en société peuvent-ils bénéficier de la dérogation inscrite à l'article R 3211-2 du Code des transports malgré le fait qu'ils ne peuvent fournir les pièces justificatives suivantes : l'acte de constitution ou l'extrait du registre du commerce et des sociétés ou du répertoire des métiers pour la simple raison qu'ils n'y sont pas inscrits ?
- Quelles seraient les pièces justificatives à fournir pour qu'ils puissent profiter de cette dérogation ?

V. Les dérogations prévues pour les exploitations agricoles

En principe, en cas de transport pour compte d'autrui, selon l'arrêté du 28 Décembre 2011 et l'article L3211-1 du Code des transports, les agriculteurs doivent s'inscrire au registre des transporteurs routiers professionnels et répondre aux conditions imposées par l'article. Cependant, ils disposent de dérogations possibles au régime général des transports publics routiers de marchandises.

A) L'article R 3211-3 du Code des transports : dérogation prévue pour les agriculteurs à titre individuel effectuant une activité de transport dans un rayon de 100 km

Cet article s'applique pour les exploitations agricoles. Il explique que les agriculteurs peuvent mutualiser leur activité de transport si celle-ci s'effectue dans un rayon de 100 km autour de leur commune de production selon les conditions non cumulatives suivantes :

- Pour les besoins d'une exploitation agricole au moyen de véhicules et matériels agricoles.
- Pour les besoins d'une exploitation agricole à titre occasionnel et gracieux, au moyen de véhicules appartenant à une autre exploitation
- Pour la collecte du lait

Code des transports – Partie réglementaire – Troisième partie : Transport routier – Livre II : Le transport routier de marchandises – Titre Ier : La profession

Chapitre Ier : Accès aux professions du transport public routier de marchandises

Section 1 : Champ d'application

Article R 3211-3 : « *Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux transports exécutés dans un rayon de 100 kilomètres autour de la commune dans laquelle ce transport a son origine :*

1° Au moyen de véhicules et matériels agricoles tels que définis à l'article R 311-1 du code de la route pour les besoins d'une exploitation agricole ;

2° A titre occasionnel et gracieux, pour les besoins d'une exploitation agricole, au moyen de véhicules appartenant à une autre exploitation agricole ;

3° Pour la collecte du lait lorsque cette activité est le complément d'une activité agricole ».

Plusieurs remarques et blocages ont été soulevés sur ce texte :

- La limite des 100 km est trop restrictive

Pourquoi mettre une limite de distance ?

Selon la Charrette, on pourrait remplacer la condition des 100 km par la condition de « l'intermédiaire de vente » et intégrer la notion de « circuit court »,

- Le 1° : « Au moyen de véhicules et matériels agricoles tels que définis à l'article R 311-1 du code de la route pour les besoins d'une exploitation agricole »

Les véhicules agricoles correspondent aux tracteurs et remorques. Selon l'APCA « *en pratique cela n'arrive (quasiment) jamais en circuits courts. Ça peut arriver pour la livraison des récoltes après la moisson par exemple typiquement* ». En outre, inciter les producteurs à le faire semble peu pertinent (encombrement, bilan carbone, coûts économiques).

- Le 2° : « A titre occasionnel et gracieux »

Le terme « occasionnel » pose problème dans le sens où il n'y a pas de définition juridique précise. Aussi, la question s'est posée de savoir si les trajets mutualisés effectués une fois par semaine par exemple entre les agriculteurs commercialisant en circuit court étaient considérés comme des transports « occasionnels » ?

Selon la DGITM (entretien avec Hervé SIFFERLEN), « *les termes : « à titre occasionnel » veulent dire : « à l'occasion de », en l'espèce, à l'occasion d'une production ou d'une vente. Cela veut dire « à chaque fois qu'il y a besoin de transport », « pas tout le temps ». Le terme n'a pas été défini juridiquement, mais ce n'est pas très dérangent pour le moment. Il est toute de même envisageable de fixer une norme afin de définir ces termes. Cette interprétation a été plutôt bien reçue par les acteurs présents lors de l'Atelier notamment l'APCA, la Ruche qui dit Oui et la Charrette. Selon cette dernière, « ça laisse une certaine ouverture, c'est assez large et ça peut être très arrangeant pour les producteurs* ».

- Le 2° : « [...] au moyen de véhicules appartenant à une autre exploitation agricole »

Selon l'APCA, on peut le comprendre comme « *aujourd'hui mon camion est en panne, je vais demander celui de mon voisin pour faire mon transport* ». Mais ce n'est pas du transport pour autrui, c'est du dépannage. C'est très occasionnel. « *On voit que ça a été écrit il y a longtemps* » (l'APCA).

Il est vrai que l'article n'est pas très clair sur ce point. « *On aurait le droit de transporter des marchandises de quelqu'un d'autre en utilisant le véhicule de quelqu'un d'autre ?* » s'est interrogée la Charrette.

- Le 3° : « Pour la collecte du lait lorsque cette activité est le complément d'une activité agricole ».

Ce qui n'arrive pratiquement jamais pour les circuits courts selon l'APCA.

B) L'article R 3211-4 du Code des transports : dérogation prévue pour les groupements d'entreprises agricoles

Cet article s'applique dans le cas des groupements officiels d'exploitations agricoles. C'est-à-dire des exploitations regroupées au sein d'une structure juridique telle une association, un GIE, une SARL, SCIC, etc. à condition que :

- l'activité de transport ne soit qu'une activité accessoire à l'activité principale de production agricole,
- les marchandises sont transportées à destination d'une exploitation agricole ou au départ d'une exploitation agricole,
- au moyen de véhicules loués ou appartenant à l'une des exploitations membre du groupement.

Code des transports – Partie réglementaire – Troisième partie : Transport routier – Livre II : Le transport routier de marchandises – Titre Ier : La profession

Chapitre Ier : Accès aux professions du transport public routier de marchandises

Section 1 : Champ d'application

Article R 3211-4 : « *Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux transports exécutés dans le cadre des groupements d'entreprises agricoles dans les conditions suivantes :*

1° *Les véhicules utilisés appartiennent au groupement ou à ses membres ou encore ont été pris en location par ceux-ci ;*

2° *Les marchandises sont transportées pour les besoins de la production agricole à destination d'une exploitation pour l'approvisionnement nécessaire à sa production ou au départ de celle-ci pour la collecte et l'expédition de ses produits ;*

3° *Le transport n'est que l'accessoire et le complément de l'activité du groupement ou de celle de ses membres ».*

Le groupement peut prendre la forme d'une association donc la procédure de création et la structure reste assez légère. Il n'y a pas de limitation de distance indiquée au sein de l'article.

Cependant, selon l'APCA, les agriculteurs n'ont pas tous envie de faire la démarche de formaliser leur regroupement par la constitution d'une personne morale. Par ailleurs, cette disposition est une bonne réponse pour la question de la restauration collective : les agriculteurs se structurent en association pour livrer la cantine. Mais elle ne répond pas au cas où il n'y a que 2 ou 3 agriculteurs qui veulent mutualiser de temps en temps leur transport.

Une question s'est également posée lors de l'entretien réalisé avec la Fédération nationale des Coopératives d'utilisation de matériel agricole (FNCuma) et Coop de France : Cette dérogation peut-elle s'appliquer pour le cas des CUMA ou des coopératives de service en règle générale ?

Les Cuma sont des coopératives de service. Elles mettent à disposition du matériel agricole pour les agriculteurs adhérents à la coopérative. Dans les pratiques actuelles, les Cuma ont pu remarquer que certains agriculteurs adhérents utilisent des véhicules utilitaires appartenant aux Cuma afin de transporter communément leurs marchandises vers les points de vente ou de livraison. La FNCuma a alors interprété le texte de la réglementation de manière très stricte. Selon elle, n'étant pas une coopérative d'approvisionnement ou de vente, elle ne rentre pas dans le cadre de la dérogation. De même, il n'y a pas de transfert de propriété des produits des membres vers la Cuma, aussi, elle ne peut rentrer dans ce cadre. Enfin, si un agriculteur A part de son exploitation pour aller chercher les produits de l'exploitation d'un agriculteur B au moyen d'un véhicule de la Cuma, il récupère les produits et repart de l'exploitation de l'agriculteur B. Aussi, il ne part plus de son exploitation mais de celle d'un autre donc il ne rentre pas dans la dérogation.

Les acteurs présents lors de l'atelier de travail n'ont pas complètement partagé cette interprétation. Selon l'APCA, le cas d'une Cuma n'est pas tellement différent de celle d'une association de producteurs livrant une restauration collective. *« Si un agriculteur A fait partie d'un magasin de producteur avec un agriculteur B, l'agriculteur A récupère avec son camion les produits de l'agriculteur B pour les amener au magasin. C'est en effet le 2° qui pose question – est-on obligés de faire de la trace directe ou bien peut-on passer chez l'agriculteur B, quand on est l'agriculteur A pour attraper ses produits aussi avant d'aller livrer le point de vente ? » (l'APCA).*

En reprenant les conditions cumulatives du texte pour voir si les Cuma peuvent bénéficier de la dérogation :

- « 1° Les véhicules utilisés appartiennent au groupement ou à ses membres ou encore ont été pris en location par ceux-ci ; »

Les véhicules utilisés par les agriculteurs adhérents à la Cuma appartiennent à la coopérative. Cette condition est vérifiée.

Selon l'IDIT *« la Cuma fait écran, les véhicules appartiennent à la Cuma. Mais ils n'ont pas besoin d'être propriétaires des marchandises. Il n'y a pas de condition inscrite sur la propriété des marchandises. A partir du moment où un groupement utilise le véhicule d'un des membres de ce groupe, la dérogation peut s'appliquer. Si vous vous servez du groupement pour mutualiser l'utilisation d'un véhicule qui appartient au groupement et non pas aux membres du groupement, là ça dépend des conditions d'utilisation du véhicule, s'il est propriété d'un des membres du groupement ou du groupement dont l'objet est de mutualiser ».*

- « 2° Les marchandises sont transportées pour les besoins de la production agricole à destination d'une exploitation pour l'approvisionnement nécessaire à sa production ou au départ de celle-ci pour la collecte et l'expédition de ses produits »

Les marchandises sont transportées au départ d'une exploitation agricole pour la collecte et l'expédition de ses produits. Les Cuma sont des coopératives de service mettant à disposition du matériel agricole, elles ne sont pas des coopératives de vente. Elles ne peuvent pas vendre, ni livrer les marchandises. De plus, les marchandises des adhérents n'appartiennent pas à la Cuma : il n'y a pas de transfert de propriété

vers le groupement, les produits ne sont pas vendus au nom de la coopérative mais à titre individuel par les agriculteurs. De même, « *ce que nous avons compris, mais ça demanderait confirmation : à partir du moment où un agriculteur ne va pas directement de l'exploitation à un point de livraison, ou en retour pour l'approvisionnement, s'il y a une succession de circuits, ça pose problème pour les coopératives* ». (FNCuma et Coop de France).

- « 3° Le transport n'est que l'accessoire et le complément de l'activité du groupement ou de celle de ses membres »

L'activité principale des Cuma est la mise à disposition de matériel agricole en tout genre. Ce n'est pas l'activité de transport. Cependant, il faut éviter que le matériel soit utilisé pour le transport des marchandises uniquement. De même, l'activité principale des adhérents est la production de produits agricoles et non pas l'activité de transport. Dans ce cadre-là, cette condition est validée.

VI. Une dérogation inscrite dans le Code rural : l'entraide agricole ?

A) L'entraide agricole

L'entraide agricole est un régime juridique spécifique au secteur de l'agriculture uniquement.

Selon la DGITM, nous ne sommes pas dans un secteur relevant de la réglementation du transport public routier de marchandises et les agriculteurs réalisant des transports en entraide n'ont donc pas à être inscrits au registre des entreprises de transport par route.

Il existe plusieurs formes d'entraide selon le BIMSA (le journal de la MSA)⁸ : le coup de main occasionnel, l'entraide familiale ou encore la coopération entre agriculteurs en activité.

- Le coup de main occasionnel est une aide spontanée de courte durée, non sollicitée, non planifiée et non rémunérée. Elle peut être donnée par n'importe qui de manière à répondre à une urgence sur une exploitation agricole.
- L'entraide familiale peut se faire sous deux formes : elle peut être une aide occasionnelle donnée par un parent de l'agriculteur au 1^{er} degré, de manière spontanée et non rémunérée. Ce n'est pas une aide durable, ni régulière et il n'y a pas de relation de subordination.

Ou bien cela peut être un salariat entre les membres de la famille soit une aide régulière d'un parent à titre onéreux. Les personnes sont déclarées salariées de l'exploitation.

- La coopération entre agriculteurs en activité est définie comme un échange de services en travaux agricoles et en moyens d'exploitation entre agriculteurs. Elle peut être occasionnelle, temporaire ou régulière. C'est un contrat à titre gratuit même si le bénéficiaire a la possibilité de rembourser tout ou partie des frais engagés par le prestataire. Le remboursement peut se faire en argent ou en avantages en nature tels que des produits de l'exploitation, à condition que cette compensation soit limitée. L'entraide implique également une certaine réciprocité et équivalence des services.

C'est cette dernière forme qui nous intéresse particulièrement. Elle est définie à l'article L325-1 du Code rural et de la pêche maritime, modifié par la Loi n°2014-1170 du 13 octobre 2014 – art 3

⁸ <http://www.lebimsa.fr/lentraide-agricole/>

(Partie législative – livre III : Exploitation agricole – Titre II : Les différentes formes juridiques de l'exploitation agricole - Chapitre V : L'entraide entre agriculteurs)

Article L325-1 : « *L'entraide est réalisée entre agriculteurs par des échanges de services en travail et en moyens d'exploitation, y compris ceux entrant dans le prolongement de l'acte de production.*

Elle peut être occasionnelle, temporaire ou intervenir d'une manière régulière.

L'entraide est un contrat à titre gratuit, même lorsque le bénéficiaire rembourse au prestataire tout ou partie des frais engagés par ce dernier.

Lorsqu'elle est pratiquée dans une exploitation soumise au régime d'autorisation des exploitations de cultures marines, l'entraide doit donner lieu à l'établissement d'un contrat écrit ».

Dans cet article, il est noté que l'entraide peut s'appliquer pour toutes les activités de production mais également pour les activités entrant dans le prolongement de l'acte de production. C'est la définition même de l'activité agricole donnée à l'article L 311-1 du Code rural et de la pêche maritime. L'article ne donne pas de liste exhaustive de ces activités, l'activité de transport des marchandises n'est donc pas explicitement citée mais il est possible de supposer que la vente de la production agricole est une activité entrant dans le prolongement de la production. En effet, la vente implique parfois une activité de transport de ces marchandises jusqu'au point de vente.

Code rural et de la pêche maritime – Partie législative – Livre III : Exploitation agricole – Titre Ier : Dispositions générales

Article L311-1 : « *Sont réputées agricoles toutes les activités correspondant à la maîtrise et à l'exploitation d'un cycle biologique de caractère végétal ou animal et constituant une ou plusieurs étapes nécessaires au déroulement de ce cycle ainsi que les activités exercées par un exploitant agricole qui sont dans le prolongement de l'acte de production ou qui ont pour support l'exploitation. Les activités de cultures marines sont réputées agricoles, nonobstant le statut social dont relèvent ceux qui les pratiquent. Il en est de même des activités de préparation et d'entraînement des équidés domestiques en vue de leur exploitation, à l'exclusion des activités de spectacle.*

Les activités agricoles ainsi définies ont un caractère civil.

Toutefois, pour la détermination des critères d'affiliation aux régimes de protection sociale des non-salariés et des salariés des professions agricoles, sont considérées comme agricoles les activités mentionnées respectivement aux articles L. 722-1 et L. 722-20 ».

B) Les points de blocage sur l'entraide agricole

1. L'entraide comme régime spécifique dérogatoire au Code des transports ?

Selon un entretien avec la DGITM, l'entraide agricole est IMPLICITEMENT visée par le 2° de l'article R 3211-3 du Code des transports en rapport avec les termes utilisés « occasionnel et gracieux ».

Sur cette question du rapport entre le Code rural et le Code des transports, la question est de savoir si l'entraide agricole déroge au régime général des transports publics de marchandises. Une autre interprétation a été donnée par la Ruche qui dit Oui ! lors d'un entretien : « *l'entraide est un régime spécifique donc dérogatoire par principe au régime général des transports routiers de marchandises. Le régime général cite expressément les dérogations possibles dans le Code des Transports. Mais il est aussi*

prévu qu'il est applicable sauf cas particuliers ou exceptions et régimes dérogatoires. La dérogation dans le cadre de l'entraide a donc vocation à s'appliquer car c'est un régime spécifique dédié aux agriculteurs. C'est un régime spécial qui déroge au principal ».

Point de vue quelque peu partagé par les avocats du Droit du partage qui mettent l'accent sur le caractère législatif (loi) du texte de l'entraide qui prime sur le caractère réglementaire des articles de dérogation (décret). *« En droit il y a toujours un régime général et des régimes spéciaux et le régime spécial prime sur le général car si le législateur a créé un régime spécial c'est qu'il y avait une bonne raison. Il ne faut pas se méprendre par la portée de ce texte par rapport au décret ».*

Il serait nécessaire que l'entraide agricole soit explicitement visée par le 2° de l'article R 3211-3 du Code des transports. Par exemple, que le code des transports précise que "Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux transports réalisés exécutés dans le cadre de l'entraide agricole visée par l'article L.311-1 du code rural et de la pêche maritime, et réalisés dans un rayon de 100 km...".

Cependant, certains points de blocage ont été soulevés :

- L'entraide ne connaît aucune limite de distance alors que l'article R 3211-3 limite le transport à un rayon de 100 km ce qui n'est pas très arrangeant pour certains acteurs tels que la Charrette ou encore la Ruche qui dit Oui.
- L'entraide comprend une certaine obligation de réciprocité à travers les termes « échanges de services », alors que dans l'article R 3211-3, la réciprocité n'est en aucun cas mentionnée.
« Ce qui pose problème par rapport au fait que l'entraide serait appliquée dans le R 3211-3, c'est la réciprocité. Dans le 3211-3, on n'a pas cette obligation de réciprocité alors que dans l'entraide on l'a. Il n'est pas noté que les conditions d'entraide sont implicitement obligatoires dans le R 3211-3 » (l'APCA).
De même, au sujet de cette notion de réciprocité il y a un risque selon M. ATHIMON que ce soit toujours les mêmes qui fassent l'effort. Il y en a toujours un qui consomme plus de service qu'il n'en rend.

2. La Réciprocité

La question a été posée par la Charrette de savoir comment était contrôlée l'obligation de réciprocité. *« Est-ce que l'entraide peut s'appliquer s'il y a potentialité du service ou dans l'existence même du service rendu ? Le premier qui fait le service est dans l'illégalité tant que l'autre ne lui a pas rendu le service ? ».* Selon l'APCA, il existe en agriculture « des grilles de tarif de frais en fonction de ce qui a été rendu comme service en terme de réciprocité. Il y a des tenues de comptes et on fait le bilan en fin d'année pour rééquilibrer les balances ». Il serait intéressant de voir si le transport est inclut dans les grilles tarifaires.

3. La Rémunération

Une particularité de l'entraide a été relevée par les avocats de « Droit du partage » selon lesquels, *« quand on met en regard l' « échanges de services » avec la notion de « contrat à titre gratuit », c'est surprenant. Juridiquement quand vous rendez un service, c'est que vous faites une prestation et cela n'est pas un contrat à titre gratuit. On est déjà dans l'univers commercial quand on parle de « service ». Pour Blablacar par exemple, on parle de partage de frais mais pas de quelqu'un qui vous rend service. Ainsi, il faut bien faire attention à la terminologie car un mot peut avoir un sens dans le langage courant et un autre dans un texte de loi ».*

L'entraide est un contrat à titre gratuit même si elle peut mener à un remboursement (en argent ou en nature) total ou en partie des frais engagés.

Une autre particularité de l'entraide, relevée par les avocats de « Droit du partage » c'est la formulation « à titre gratuit même lorsque » : *« Quand vous regardez le texte du covoiturage, il n'est pas structuré de*

la même manière. En effet, il est écrit que vous ne pouvez pas faire du transport à titre onéreux excepté si c'est du partage de frais. C'est-à-dire que vous ne pouvez pas donner de l'argent à quelqu'un qui vous transporte d'un point A à un point B sauf si cet argent correspond la part des frais partagés. Dans le cas de l'entraide, le texte est tourné différemment. C'est à titre gratuit « même lorsque... ». Donc même quand tu donnes de l'argent c'est gratuit, ce qui est contre intuitif ».

4. La Régularité

L'entraide peut être régulière : « occasionnelle, temporaire ou intervenir d'une manière régulière » alors que dans l'article R 3211-3, le transport doit rester une activité « occasionnelle ».

Les termes « occasionnelle et temporaire » renvoient à quelque chose de ponctuel. Cependant dans ce cas, on parle de développement de la mutualisation et de circuit court, et donc de pratiques plus récurrentes. La question « d'un nouveau maillage du transport » se pose selon les avocats de « Droit du partage ». Ce texte est spécifique au monde agricole pour des raisons historiques « aujourd'hui, avec la multiplication des plateformes numériques, la frontière entre le professionnel et le particulier est difficile à appréhender, ce qui requiert des éclaircissements » (Droit du partage).

5. L'entraide comme spécificité du milieu rural

L'entraide ne s'applique que pour le cas des agriculteurs et prend en compte une spécificité du monde agricole.

Il y a une portée sociale spécifique au monde agricole qu'il est important de comprendre. A titre d'exemple, un exploitant est seul sur son exploitation. Or il a besoin de machines pour produire mais il ne peut pas les utiliser seul pour des questions de sécurité. Donc il va aller chercher son collègue, son voisin pour un coup de main et la saison suivante ce sera le contraire. Cet article défend en quelque sorte les valeurs du monde agricole.

6. Contrat et entraide

L'entraide peut donner lieu à un contrat écrit mais ce n'est pas obligatoire.

Il n'y a pas de document obligatoire pour prouver l'entraide. Les contrôles se font surtout au niveau local (gendarmerie locale). Or ce n'est pas ce qui est contrôlé en premier lieu (cela se fait plus pour les poids lourds). De plus, l'entraide peut se prouver a posteriori (à travers des syndicats d'agriculteurs par exemple). « En cas de contrôle l'entraide peut se prouver a posteriori du contrôle. Dans ce cas, au niveau de la preuve, cela se passe par le biais de témoignages des voisins par exemple qui savent que les gens travaillent ensemble et se rendent service mutuellement, ou des débuts d'écrits, pour montrer que c'est réciproque. De même, très souvent ils ont dans leur contrat d'assurance une clause particulière prévue pour assurer les dommages causés dans le cadre de l'entraide. Ce qui peut être un début de preuve » (l'APCA).

7. Le régime fiscal

L'entraide agricole échappe au régime fiscal car « l'entraide n'est pas du tout censée remplacer un service qui pourrait être réalisée par un vrai prestataire » (la Charrette).

Selon la Ruche qui dit oui, le régime fiscal de l'entraide se recoupe avec celui du partage de frais.

VII. Projet de loi d'orientation des mobilités (LOM)

Le projet de loi d'orientation des mobilités affichait des objectifs ambitieux, notamment sur le transport de marchandises, qui se sont réduits au fil des concertations. *« Il faut savoir que dans le code des transports, il y a une différence fondamentale entre transport de personnes et de marchandises. Ce sont deux régimes différents. Le code des transports est modifié de manière périodique et le transport de marchandises est le parent pauvre du droit des transports. Le projet LOM est la première grande loi depuis environ 35 ans »*. Dans ce contexte les attentes étaient importantes, notamment concernant le besoin de légiférer sur des pratiques ayant déjà cours comme le covoiturage de produits.

Le point notable de la LOM concernant les marchandises est sans doute l'article Art. L. 3232-1 qui crée un nouveau régime calqué sur le covoiturage. Il définit ainsi le « cotransportage de colis ».

Projet de loi d'orientation des mobilités - Article 17 I bis. – Au titre III du livre II de la troisième partie du code des transports, sont ajoutés des chapitres I^{er} et II ainsi rédigés : *Chapitre I^{er} - Chapitre II « Cotransportage de colis »*

« 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.

« 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.

« 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.

« 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.

« Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, notamment la nature des frais pris en considération. »

L'usage des deux termes « à titre privé » et « colis » ne permettent pas l'application aux cas de mutualisation étudiés ici. La définition du cotransportage de colis se pose ainsi bien comme un régime calqué sur le covoiturage de personnes et objet de partage de frais, dont le seuil sera prochainement défini par un arrêté et dont la nature sera prochainement définie par décret. En outre, le terme « colis » semble marquer une différenciation avec le terme habituel de marchandises, sans que celui-ci soit précisé, par sa taille ou son poids. La mention précisant que le cotransportage n'entre pas dans le champ des professions de transporteur routier de marchandises affiche clairement un cadre de transport entre particuliers.

L'autre point à retenir est celui des plateformes d'intermédiation numérique dont il s'agit de préciser dans les mois à venir les conditions d'exercice de leurs activités. Ce point pourrait encourager ces plateformes, selon les détails retenus, à exister, voire leur donner une légitimité.

II. – Dans les conditions prévues à l'article 38 de la Constitution, le Gouvernement est autorisé à prendre par voie d'ordonnance, dans un délai de douze mois à compter de la promulgation de la présente loi, toutes mesures relevant du domaine de la loi afin de définir 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, en prévoyant notamment l'obligation pour l'opérateur de la plateforme de vérifier le respect, par les entreprises de transport, des conditions légales relatives à l'exercice de leur activité, ainsi que le dispositif de contrôle et de sanction qui leur est applicable.

Un projet de loi de ratification est déposé devant le Parlement dans un délai de trois mois à compter de la publication de l'ordonnance.

La LOM ne modifie ainsi pas les questionnements initiaux et l'ensemble des constats réalisés plus haut à partir de l'étude du code des Transports et du code Rural.

VIII. Au-delà des textes : les pistes de réflexion et de recherche

Au cours de l'atelier de travail, plusieurs pistes de réflexion au sujet de la mutualisation des transports de marchandises ont été soulevées.

1. Les assurances

La Charrette, plateforme de rencontre entre producteurs pour les aider à mutualiser, a soulevé un problème qu'elle rencontre qui est l'assurance des marchandises transportées. « *C'est un gros blocage, les producteurs ne savent pas du tout. Nous avons parlé à des assureurs qui ne savent pas non plus* ».

Selon l'IDIT, « *quand vous vous placez dans une activité de transport, vous devez faire face à des risques spécifiques liés à cette activité. A ce titre, il existe des marchés et des polices d'assurances propres à l'activité transport. Ces marchés dédiés s'appuient sur une arborescence des risques et un historique. Le transport est une activité « risquée ». Vous avez des dispositions particulières à respecter : normes techniques, obligations de formation, obligations de compatibilité des marchandises transportées, du chargement, du calage. Ce n'est pas une activité « anodine ». Il faut donc savoir si on se place dans le champ de la réglementation « transport ».*

Cette question de l'assurance est considérée comme un point clé par le Droit du partage également. « *Si vous trouvez un assureur qui accepte de vous couvrir en cas d'agréments, vous avez fait un pas de géant pour faire un contrepoids à la règle qui a pour objectif premier de ne pas faire n'importe quoi sur la chaussée. Donc ma question c'est : quelle est la sécurité des marchandises que je transporte et qu'est-ce qui se passe en cas de problème ?* ».

IDIT : « *Sachant que le risque est relativement limité. Si un agriculteur transporte les marchandises d'un autre agriculteur et qu'il y a des dommages causés sur la marchandise, le préjudice dépendra du prix des marchandises transportées. Le risque, porte sur la marchandise transportée* ». Les transporteurs publics ont tous une assurance « responsabilité civile professionnelle » qui couvre les marchandises qu'ils transportent. Les agriculteurs, les artisans ont en principe aussi une assurance responsabilité civile professionnelle. La question est de savoir si leur police d'assurance couvre leurs marchandises qu'ils sont amenés à transporter dans le cadre de leur activité, mais aussi celles appartenant à autrui. Une solution pourrait consister à prévoir, dans la convention liant les agriculteurs, 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).

2. Protection de la profession de transporteur routier

Droit du partage : *« L'existence de professions réglementées se justifie en raison de la protection d'un intérêt supérieur. Pour le transport, c'est en raison de la chaussée. Quand on dit transport public, c'est parce qu'on utilise la voie publique pour quelque chose, pour des personnes ou des marchandises, d'où l'existence de règles particulières. On est sur l'espace public et on fait quelque chose avec autrui. Quand bien même le transport de marchandises et de personnes suivent une logique similaire (on utilise la voie publique) le critère de distinction est différent (le caractère onéreux est important pour les personnes mais pas pour les marchandises). »*

IDIT : *« Autrefois, le covoiturage n'était pas encadré parce qu'il ne concurrençait pas les transporteurs de personnes (taxis, etc.). Il avait même presque disparu (par rapport aux années 60'-70') car perçu comme dangereux... Lorsque, avec les possibilités qu'offre le numérique, le covoiturage s'est à nouveau développé de façon exponentielle, il a été nécessaire de le définir légalement afin de pouvoir distinguer les « covoitureurs occasionnels » des « covoitureurs professionnels », lesquels tirent un revenu de cette activité. A ceci, deux raisons :*

- *Les transporteurs professionnels (inscrits au registre des transporteurs) les voient comme des concurrents déloyaux puisque non soumis aux diverses réglementations (transport, fiscalité...);*

- *Le transport est une activité à risque et donc réglementée.*

C'est le caractère non onéreux (excepté le partage des frais) et le caractère occasionnel du déplacement, qui distinguent le covoiturage du transport professionnel. Si la législation a évolué en faveur des covoitureurs (qui ne risquent plus d'être poursuivis pour transport public s'ils respectent ces critères), elle a surtout évolué pour protéger l'activité des transporteurs professionnels de personnes. »

IDIT : *« Tout peut être envisagé mais il faut être prudent vis-à-vis des fédérations de transporteurs qui peuvent être réticentes à ça. Globalement les circuits courts n'intéressent pas les fédérations, les chargeurs peuvent être mais pas les transporteurs. On a commencé à travailler sur l'intermédiation sur la commission de transport plus que sur l'activité de transport, donc c'est un sujet qu'on peut soulever en interne et auprès de nos membres ».*

« Il faut savoir que les transporteurs aujourd'hui voient que leur profession est de plus en plus menacée donc c'est délicat de mettre à jour auprès des ministères et fédérations ».

« Je ne sais pas comment l'exécutif va faire mais il y a des moyens directs pour inciter le développement des circuits courts. On a abandonné l'écotaxe ou la taxe carbone mais c'est quelque chose qui nécessairement va revenir un jour ou l'autre sur le devant de la scène »

3. L'offre de transport en circuits courts

IFSTTAR : *« La question de l'offre de transport est à creuser aussi. Aujourd'hui, l'offre adaptée aux circuits courts est rare. Quels sont les freins pour les transporteurs professionnels ? Identifier des conditions à partir desquelles une offre de transport professionnelle peut répondre aux attentes des agriculteurs et artisans en circuits courts, puis identifier les conditions auxquelles elles ne pourront répondre constitue sans doute un moyen de circonscrire les périmètres d'action, et d'aboutir à l'identification des conditions à partir desquelles, légitimement les acteurs des circuits courts peuvent mutualiser, faute d'offres autres ».*

La Charrette : *« Sans compter la capacité des pratiques de mutualisation à tendre vers une formalisation d'une offre de transport : rejoindre une plateforme, se mutualiser pour faire appel à un transporteur etc. ».*

IFSTTAR : *« Il existe aujourd'hui de vrais freins au recours à la prestation de transport pour les producteurs. Ils ont des pratiques plutôt individuelles et ne veulent pas toujours déléguer l'étape qui assure le lien avec les consommateurs ».*

La Charrette : « *je ne pense pas qu'une activité comme la nôtre puisse menacer qui que ce soit aujourd'hui. Peut-être que sur les propositions qu'on fait il faut qu'il y ait vraiment une limite relative au circuit court. Une limite kilométrique n'est pas forcément pertinente.* »

« Article premier - 5. « *Les États membres ne peuvent dispenser de l'application de la totalité ou d'une partie des dispositions du présent règlement que les transporteurs par route qui effectuent exclusivement des transports nationaux n'ayant qu'une faible incidence sur le marché des transports en raison :*

- *De la nature des marchandises transportées ; ou*
- *Des faibles distances parcourues »*

4. Flou juridique ?

Droit du partage : « *Quand il y a un flou juridique, c'est une source d'opportunité. Plutôt que de chercher à combler et réglementer à tout prix, il faut plutôt le considérer comme cela : puisque ce n'est pas interdit par la loi, on considère que c'est autorisé. Est-ce que vous êtes en train de faire de la pratique d'exercice illégal de la profession de transporteur ? Et là il faut distinguer deux choses : on distingue ce qui est fait par l'agriculteur / artisan A et l'agriculteur / artisan B et ce que fait la plateforme. »*

IFSTTAR : « *Mieux connaître les pratiques de mutualisation est un travail à poursuivre, en allant jusqu'à des typologies plus précises, en différenciant par exemple les mutualisations spontanées, non organisées et les mutualisations plus organisées, celles reposant sur des liens sociaux forts ou sur des relations commerciales ».*

La charrette : « *Considérer les opportunités quand il y a un flou, nous nous sommes aussi basées dessus. Le problème est le frein psychologique. Lorsque le droit n'est pas clair, difficile de conseiller les producteurs et d'obtenir l'appui de certaines institutions etc. Du point de vue des producteurs, la plupart ne se pose pas la question quand ils connaissent la personne avec qui ils mutualisent mais se la pose lorsqu'ils utilisent un site pour mutualiser. Nous devons pouvoir les rassurer ».*

« *Les textes s'appliquent très peu entre les agriculteurs qui le font tous les jours et ne connaissent pas ces règles. Nous considérons que les usages priment sur le droit et que comme tout le monde le fait, mécaniquement, il y aura une évolution législative dans ce sens. Dans l'intervalle il faut les protéger au maximum de ce qui pourrait leur être reproché en se basant sur les ambiguïtés du droit en la matière ».*

RQDO : « *Il y a un risque inhérent du fait d'un manque de clarté des différents textes applicables et qui peut découler sur un cas comme Heetch qui ont été condamné sur l'exercice illégal de la profession de taxi. Potentiellement, là ça peut être le cas si une plateforme met en relation des personnes pour le transport commun de marchandises ».*

5. Statut des plateformes numériques

A.ATHIMON : « *Et si la plateforme est transporteur routier ?* » « *Nous la plateforme on voyait ça comme une mise en lien, on n'était pas contre passer cette qualification de transporteur routier de marchandises ».*

Droit du partage : « *la question est : quelle est la sécurité des marchandises que je transporte et qu'est-ce qui se passe en cas de problème ?* ».

RQDO : « *Il y a un parallèle à faire entre l'entraide prévue dans la législation et l'évolution des plateformes de mises en relation. Ça facilite ce type d'activité. Enjeu de traçabilité accrue avec ces plateformes ».*

IDIT : « En principe, la simple mise en relation ne peut entraîner la qualification de « transporteur » ou de « commissionnaire de transport ». C'est du courtage. Pourrait entraîner la qualification de transporteur ou de commissionnaire de transport, le fait pour la plateforme de s'engager à transporter ou bien à organiser un transport. Les plateformes doivent cependant respecter les dispositions du code de la consommation qui se mettent actuellement en place et qui visent à protéger leurs utilisateurs. Il s'agit notamment des dispositions de l'article L.111-7 sur l'obligation d'information, complété par celles des nouveaux articles D.111-6 à D.111-10. A partir de 2018, la plateforme devra ainsi préciser la qualité de l'« offreur » en fonction du statut déclaré par celui-ci ».

6. Fiscalité des utilisateurs

Pour compléter la question, pour la fiscalité des particuliers ou des utilisateurs des plateformes numériques, à partir de quand ils paient des impôts et des charges sociales ? A partir de quand ils déclarent le revenu perçu via la plateforme ?

Droit du partage : « Dans son dernier rapport sur l'économie collaborative⁹, le Sénat propose d'exonérer les individus de l'obligation de déclarer le revenu si leur activité sur plateforme génère moins de 3000€ par an. Sachant qu'en regardant plus précisément, les individus gagnent rarement plus de 1000€ par an sur les plateformes. Cette exonération de fiscalité permettrait de rendre attractif tous ces usages. »

7. Responsabilité et assurance en cas d'entraide

Droit du partage : « nous avons observé pour le cas de l'entraide qu'il y a de la jurisprudence (JP) en la matière dans un contexte d'accident de la route qui précède ou suit un cas d'entraide agricole ».

« Tous les débats observés concernent ces cas d'accident avant/après une situation d'entraide agricole. Pour le transport, partage de frais, cas de mutualisation, la JP est silencieuse, donc c'est un texte qui est plein de potentialités car on voit là « contrat à titre gratuit », « remboursement de frais », quand on regarde du côté du transport de personnes, on retrouve le régime du covoiturage, du transport à titre onéreux qui lui, tourne autour de cette notion de contrat à titre onéreux et de partage de frais, sources fiscales.

IDIT : « Vous évoquez la loi Badinter et l'entraide mais à partir du moment où un véhicule terrestre à moteur est impliquée, la loi Badinter s'applique dans tous les cas, alors où se pose la question ? »

Droit du partage : « C'est une question de la recherche de la personne responsable ».

IDIT : « Au niveau de l'entraide, nécessairement la loi Badinter s'applique en cas d'accident, vous êtes donc couverts. Si on analyse la JP « transport », il existe des risques spécifiques liés à l'activité de transport ; et plus particulièrement liés à la manutention des marchandises. Imaginons un agriculteur qui charge des marchandises dans son camion, il les fait tomber ou se blesse. On est placé hors réglementation transport, on est hors champ d'application de la loi Badinter car ce n'est pas un accident de circulation. Ça me paraît poser quelques problèmes ».

APCA : « Votre intervention pose la question du cadre de la dérogation : à quoi on déroge ? Là on déroge à la capacité professionnelle mais est-ce qu'on déroge à autre chose ? Nous on s'était posé la question, purement théorique, des horaires de transport. La dérogation elle est sur la capacité, après les règles de sécurité ça reste sous la réglementation des transports. On ne déroge pas à tout ».

IDIT : « c'est comme le transport pour compte propre, vous êtes toujours soumis au code de la route, etc. »

⁹ Rapport d'information n° 481 (2016-2017) de MM. [Éric BOCQUET](#), [Michel BOUVARD](#), [Michel CANEVET](#), [Thierry CARCENAC](#), [Jacques CHIRON](#), [Philippe DALLIER](#), [Vincent DELAHAYE](#), [André GATTOLIN](#), [Charles GUENÉ](#), [Bernard LALANDE](#) et [Albéric de MONTGOLFIER](#), fait au nom de la commission des finances, déposé le 29 mars 2017

8. Partage de frais

Droit du partage : « S'il y avait une règle claire sur le partage de frais pour le transport personnes/marchandises et pas seulement pour le covoiturage de personnes, cela serait un pas important vers une clarification des régimes ».

« Concernant Blablacar, c'est un partage de frais qui repose sur le barème kilométrique. Or, pour le transport de marchandises, vous n'avez pas ce barème-là. A partir de quand relève-t-on du partage de frais ? Si vous voulez appliquer un barème vous allez vous confronter à des indicateurs propres au transport de marchandises ».

IFSTTAR : « A noter que les barèmes publient les coûts d'amortissements des véhicules, mais que les lacunes sont nombreuses sur les VUL et véhicules frigorifiques utilisés par les agriculteurs ou artisans en circuits courts ».

« Sens de la gratuité : on ne va pas payer la personne. On partage aussi simplement du temps.

Droit du partage : « Mais quand vous partagez du temps, c'est de la rémunération, c'est pour ça qu'on trouve le texte de l'entraide intéressant. C'est de l'économie informelle légale ».

IX. Les besoins et solutions

Il ressort des discussions qu'il y a trois types de travaux à mettre en œuvre de manière concomitante.

- Un travail à faire sur les textes existants afin de rassurer les producteurs souhaitant mutualiser et débloquent les initiatives actuelles. Les propositions tendent à clarifier, modifier ou ajouter des éléments dans les textes régissant la mutualisation de transport de marchandises.

CODE	TEXTES	Demande d'interprétation	Demande de modification	Demande d'ajout
Code Rural	L 325-1	Demande d'interprétation et de clarification de la présence du cas de l'entraide agricole dans le Code des transports	Elargissement de la notion d'entraide à tous les secteurs d'activité : elle ne porte que sur des pratiques individuelles aujourd'hui, mais qu'en est-il en cas de recours à une plateforme ? Qu'en est-il du partage des risques : contrat et responsabilité ? Il ne faudrait pas que l'entraide soit trop formalisée car l'enjeu est d'éviter le plus de contraintes administratives possible. Et si c'est trop formalisé, ce n'est plus de l'entraide.	/
		Demande d'interprétation pour savoir si l'entraide agricole est considérée comme une dérogation au régime principal du transport public de marchandises		

CODE	TEXTES	Demande d'interprétation	Demande de modification	Demande d'ajout
Code des transports	R 3211-2		Elargir la dérogation pour les artisans : pas uniquement les chantiers communs	Intégration des agriculteurs individuels dans la dérogation en se basant sur le R 3211-2 : « la mise en commun d'une activité ». Préparer une disposition adaptée sous réserve d'adapter la doctrine de l'administration (circulaire/arrêté) pour permettre aux agriculteurs de réaliser ces transports. Le registre des actifs agricoles (RAA) (visant à être l'équivalent du registre du commerce et des sociétés pour les exploitants agricoles) mis en place par le décret du 19 mai 2017, intégrera les sociétés et individus agricoles au 1er juillet 2018. Aussi, si le code des transports intègre formellement la possibilité de donner un extrait d'appartenance au registre des actifs agricoles, il serait permis aux agriculteurs de bénéficier de cette dérogation, en aménageant à cet effet expressément l'article R3211-2 : en plus de la prise en compte d'un extrait du RCS ou du RM, il s'agirait d'obtenir la prise en compte d'un extrait du RAA. L'APCA tiendra ce registre dans le cadre d'une nouvelle mission.
		Demande d'interprétation du 4° : est-ce que l'activité mise en commun peut être l'activité de transport uniquement ?	Etendre la limite des 50 km pour les artisans	
Code des transports	R 3211-3		Etendre le rayon de 100 km : Etendre le rayon de 100 km à 200 km pour les cas des zones dépeuplées. Cela reviendrait à s'aligner sur d'autres textes qui existent déjà (exemple : dérogation de l'étiquetage des valeurs nutritionnelles ; les producteurs dont l'exploitation répond aux critères de la micro-entreprise qui livrent à des commerces de détails dans une zone de 100 km, entrent dans le cadre de la dérogation à l'obligation d'étiquetage des valeurs nutritionnelles. En « zone dépeuplée », cette limite de distance est étendue à 200 km) et à calquer le code des transports sur ces mesures prises dans d'autres champs thématiques. OU proposition de le remplacer par la notion de "circuit court"	/
		Demande d'interprétation du terme « occasionnel » : confirmation de l'interprétation de la DGITM (mail Elodie Gazull) ?	Supprimer les termes "au moyen de véhicules appartenant à une autre exploitation agricole » Remplacer le terme « gracieux » par « non rémunérateur » ? OU ajouter la condition « non rémunératrice » ?	
		Interprétation des termes « au moyen de véhicules appartenant à une autre exploitation agricole »		

CODE	TEXTES	Demande d'interprétation	Demande de modification	Demande d'ajout
Code des transports	R 3211-4	Demande d'interprétation : une plateforme peut-elle être considérée comme un groupement ?	/	/
		Demande d'interprétation : les CUMA et autres coopératives de services sont-elles comprises dans cette dérogation ?		
Règlement européen	Règlement européen du 21 octobre 2009 (n°1071-2009)	Considération de la distance ? Application en France ? La notion de "courtes distances" évoque les circuits de proximité. Pourrait-on l'inclure dans les dérogations ?	/	/
	Evolutions sur la fiscalité des revenus	Evolutions sur la fiscalité des revenus générés en faisant un parallèle avec la notion de partage de frais prévue dans le CGI et développée par la doctrine fiscale dans le Bofip.		

- Une solution plus globale visant à proposer une nouvelle loi intégrant tout ou partie des pratiques de mutualisation actuelles. Cette proposition peut prendre en compte l'évolution de la réglementation du transport de personnes comme le fait la loi LOM mais, dans ce cas aller plus loin sur le public cible (les entreprises) et les modalités de partage de frais.

Besoin identifiés	Détail du besoin	Commentaires
Besoin d'un porte-parole	Trouver le bon porte-parole, la bonne institution qui permettrait de porter ces messages au nom des agriculteurs, des artisans et des plateformes numériques qui sont trois mondes dans différentes sphères. Donc une institution qui porte un message neutre, fondé et intelligible.	/

Demande de positionnement général	Il existe un besoin rapide d'une interprétation qui fasse autorité peu importe la nature du texte et qui pose un cadre clair et légal de ce qui est possible (limite km, quels acteurs, conditions de rémunération, quels véhicules, quelles conditions de fréquences, de documents à fournir)	Offrir un cadre juridique, social et fiscal sûr pour développer ce type de démarche. Faut-il créer un cadre juridique spécifique ? Il serait nécessaire que le Ministère des transports se positionne sur l'ensemble des solutions de mutualisation de manière très large (pas uniquement dans le cadre d'une activité professionnelle). Ex : solution qui propose à des particuliers de prendre les courses de votre voisin au supermarché ou de transporter des colis sur leur chemin domicile/travail. Il faut faire en sorte que l'administration crée un cadre juridique clair, expliciter la dichotomie entre ce qui relève du régime général du transport public routier et ce qui relève des dérogations. Il serait bénéfique que l'administration, la DGITM par exemple, se positionne sur l'intégration de ces types de démarches dans tous les secteurs, en différenciant le cas des entreprises et celui des particuliers.
Proposition de loi	Possibilité d'harmoniser le régime du transport de marchandises avec celui du transport de personnes. La notion de partage de frais est absente du régime du transport de marchandises. L'idée serait de l'intégrer au régime du transport de marchandises et d'introduire un nouvel article préliminaire au code des transports qui prévoit par exemple que <i>« les activités qui reposent sur le transport de marchandises, de personnes quelque soit le mode de transport et quelque soit les marchandises, sur du partage de frais, ne sont pas concernées par les statuts réglementés du présent code »</i>. La rédaction est à revoir mais c'est une sorte d'exception générale qui couvrirait à la fois le partage de frais du covoiturage et de partage de frais du co-transportage. Peut-être pas pour certaines marchandises comme le frais ou produits chimiques qui sont beaucoup plus réglementées...	Faire sortir de la catégorie de transport public dès lors que c'est du partage de frais ce qui reviendrait à régler tous les problèmes. Proposition très ambitieuse qui consiste à créer une nouvelle catégorie dans le code des transports qui a le mérite d'être un véhicule législatif assez simple qui éviterait de modifier et de mettre des exceptions partout. Travailler à partir de l'article L 1000-3 du Code des transports : « 1° - pour l'application des dispositions du code, est considéré comme transport public (transport réglementé): tout transport de personnes ou de marchandises à l'exception de celui organisé pour propre compte et ceux qui relèvent d'une autre réglementation (transport d'ambulance, services occasionnels) ».

- En parallèle, les acteurs souhaitent un positionnement global de la part des Ministères (Agriculture, Transport) sur l'ensemble des pratiques actuelles de mutualisation. Cette demande s'appuierait sur un document co-rédigé par les acteurs concernés par la question.

Besoin identifiés	Détail du besoin
Besoin de clarification sur la superposition entre Code Rural et Code des Transports	Clarification entre code rural et code des transports : si un agriculteur dit qu'il mutualise en entraide avec son voisin, qu'est-ce que ça veut dire ? est-ce qu'il doit quand même rentrer dans une des dérogations du code des transports? Si on rentre dans un cadre de dérogation et qu'on fait quand même de l'entraide, qu'est-ce qu'on doit respecter comme conditions dans le code des transports (ex : les horaires de transport) ? Eclaircir la question d'une complémentarité potentielle entre l'entraide et les dérogations du code des transports. Ça peut être le fruit d'un dialogue entre le Ministère de l'Agriculture et le Ministère des Transports.
Besoin de clarification des risques de l'activité de transport / Assurance	Il y a une méconnaissance des risques : ex : un particulier qui va livrer un colis mais imaginons c'est dans une entreprise pétrochimique : il y a des protocoles à respecter, il peut y avoir des arrêts de chaînes si la pièce transporter est un maillon de la chaîne. Il y a un vrai travail pédagogique à faire sur la désintermédiation des livraisons. Le transport est une activité risquée et ce sont des risques en cascade.
Besoin sur les contrats	Identifier les contrats-types du domaine du transport utilisables par les producteurs (agriculteurs et artisans).
Besoin de clarification sur le partage de frais	Savoir précisément ce qu'on calcule pour le partage de frais (temps, l'échange de service, ...) mais là on peut laisser la responsabilité aux acteurs de documenter les frais qu'ils exposent et à l'administration fiscale. Soit les plateformes fixeraient les prix soit l'Etat fixerait un prix pour le partage de frais.
Besoin de clarification sur les acteurs	Quelle possibilité de mutualiser entre agriculteurs et artisans ?

En outre, on distingue des solutions de communication et des solutions plus opérationnelles. Il existe aujourd'hui une méconnaissance de ces pratiques. Les acteurs présents à l'atelier ont exprimé le besoin de faire remonter le sujet très largement en faisant preuve d'opportunisme et en essayant de bénéficier de n'importe quelle option pour soulever la question :

- L'IFSTTAR, dans le cadre du projet OLICO Seine a abordé le sujet avec les bailleurs (Région IDF, Normandie, ADEME), le groupe RMT Alimentation Locale et porté le sujet aux assises de la mobilité. Les Assises de la mobilité ont ouvert le 19 Septembre 2017. C'est une grande consultation ayant pour enjeu de choisir les projets d'infrastructure qui seront financés. C'est une occasion de porter ce sujet de mutualisation des marchandises. L'idée a été d'insister sur le contexte des circuits courts et cibler les enjeux en termes économique, écologique, d'activité, d'efficience afin d'interpeler les élus et les décideurs pour organiser le portage politique de la question. Solution proposée par N. GRANES (Région IDF), l'IFSTTAR a rédigé un texte pour le publier sur le site des Assises de la mobilité¹⁰.
- L'IDIT a exprimé la possibilité de proposer et soulever le sujet en interne, notamment sur la notion de "partage de frais".

¹⁰ <https://www.assisesdelamobilité.gouv.fr/participer/mobilites-plus-soutenables-revoir-les-modeles-economiques-et-la-gouvernance/quavez-vous>

- Profiter du contexte favorable aux évolutions réglementaires pour faire passer les propositions de loi avec les lois sur l'économie numérique, l'orientation des mobilités, selon l'IDIT et le Droit du partage.
- l'APCA a lancé un projet de courrier au Président et faire la demande auprès des trois chambres. ACFCI (Assemblée des Chambres de commerce et d'industrie) / APCMA (Assemblée Permanente des Chambres des métiers et de l'artisanat) / APCA (Assemblée Permanente des Chambres d'agriculture).

L'atelier s'est achevé en mettant en évidence les besoins d'action communs. Il a été convenu que chaque acteur se positionne sur ces points d'intérêt majeurs et les modalités pour y répondre.

X. Conclusion

Ce travail exploratoire sur la réglementation met en évidence l'ampleur des interrogations existantes à ce jour sur la conformité de pratiques de covoiturage de marchandises avec les dérogations existantes au régime principal du transport public routier de marchandises. Il met en évidence l'actualité du sujet puisque en l'état la LOM ne clarifie pas les interrogations.

La question de la mutualisation a émergé ces dernières années au sein de structures commerciales ou plus institutionnelles visant à accompagner ou représenter les agriculteurs commercialisant leurs produits en circuits courts. Bien qu'investis sur cette question réglementaire, les entretiens menés auprès des juristes de différentes structures mettent en évidence un ensemble d'incertitudes.

Des questions se posent notamment par rapport :

- à l'interprétation des textes existants
- à la capacité des textes à régir toutes les pratiques de mutualisation

L'atelier de travail organisé à l'IFSTTAR le 18 septembre 2017 a rassemblé les structures directement concernées par cette question et ayant accepté un entretien préalable pour prendre la mesure des incertitudes existantes.

De notre point de vue, cet atelier a mis en évidence des problématiques communes aux pratiques de covoiturage et ce, quel que soit le domaine d'activité (circuits courts et longs, agriculture et artisanat) et surtout des motifs communs menant au développement de ces pratiques : réduction du temps de transport, des coûts de transport pour les exploitations ou entreprises et des coûts collectifs (GES, polluants), absence d'offre de transport professionnelle adaptée.

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.

L'atelier de travail a été l'occasion pour les acteurs présents de mettre en évidence un besoin de communication sur ce sujet. La méconnaissance de ces pratiques contribue à maintenir le flou réglementaire. Il montre également un besoin de positionnement des institutions représentantes du code rural et du code des transports quant à la légalité, voire la légitimité de ces pratiques.

Du point de vue scientifique, de nombreuses perspectives émergent. Elles tiennent au suivi des actions menées et de la réglementation ; à la question sanitaire et des assurances et enfin celle de l'émergence d'une offre de transport en circuits courts adaptée aux agriculteurs ou artisans.

Bibliographie

BLANQUART C, A. GONCALVES, G. RATON, L. VAILLANT (2015), *Vecteurs et freins d'une logistique plus durable dans les circuits-courts : le cas du Nord-Pas-de-Calais*. 52^e colloque ARSDF, 7-9 juillet 2015, Montpellier, <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-01176784/document>

BLANQUART C, A. GONCALVES, G. RATON, L. VAILLANT (2015), *Short food supply chains: looking for sustainable logistic solutions*, 2015 august 26th, ERS 55th congress, Lisbon

BOUCHEZ P, J. Faure, L. GAILLARD, E. HARDY-METAYER, B. METAYER, G. RATON, M. RIOS, A. TRAN-THANH, L. VAILLANT, B. ZOGALL, (2017), *Organisations logistiques intelligentes en Vallée de la Seine, rapport intermédiaire du projet OLICO-Seine*, ADEME, Région Ile-de-France, Région Normandie, 137 p.

JOURDAIN L, M. LECLERC, A. MILLERAND (2016), *Economie collaborative et Droit. Les clés pour comprendre*, Editions FYP, 159 p.

MUNDLER P., RUMPUS L., 2012, The energy efficiency of local food systems: A comparison between different modes of distribution, *Food Policy*, n°37, pp. 609-615

RATON G. (2017), *Vers une optimisation logistique des circuits courts alimentaires*, Salon Planète Appro, salon des professionnels des circuits alimentaires de proximité, 3 avril 2017, Marché de Gros de Corbas, Espace conférence

RATON G, A. GONCALVES, L. VAILLANT, C. BLANQUART, P. LOEUILLEUX, C. TELLIER, (2016), *Alternatives logistiques pour les circuits courts en Nord-Pas-de-Calais*, Rapport final ALLOCIRCO, IFSTTAR, Chambre d'agriculture du Nord-Pas-de-Calais, Région Nord-Pas-de-Calais, 276 p.

RATON G. (2016), *La collaboration entre acteurs : un enjeu majeur pour l'optimisation logistique des chaînes alimentaires courtes de proximité*, RMT alimentation locale, 2^e journée d'étude sur la logistique des chaînes alimentaires courtes de proximité, 6 septembre 2016, Paris

RATON G, C. BLANQUART, L. DE BIASI (2016), *"Les filières courtes : de l'utopie à la réalité"*, les Cahiers de l'IAU, défis alimentaires n° 173, <http://www.iau-idf.fr/savoir-faire/nos-travaux/environnement/defis-alimentaires/des-circuits-courts-durables-de-lutopie-a-la-realite.html>

RIZET C., BROWNE M., COMELIS E., DESCAMPS J., 2008, Chaînes logistiques et consommation d'énergie : Cas des meubles & des fruits et légumes, Rapport final PREDIT, INRETS-ADEME, 167 p.

VAILLANT L, RATON G. (2017), *Vecteurs et freins d'une logistique plus durable des circuits courts alimentaires*, RMT Biomasse et Territoires, Paris, 17 janvier 2017

VAILLANT L, A. GONCALVES, G. RATON, C. BLANQUART (2017), *Transport et logistique des circuits courts alimentaires de proximité : la diversité des trajectoires d'innovation*, numéro spécial de la revue Innovations « Le changement climatique : nouvelle frontière pour l'innovation », revue Innovations, Cahiers d'Economie de l'Innovation, <https://www.cairn.info/revue-innovations-2017-3.htm>, 23 p.

Partie 2 – Valorisation des résultats et ateliers

Suite à l'analyse de la réglementation menée en 2017, le travail s'est orienté sur la présentation et la vulgarisation des résultats dont : 1. les bénéfices de pratiques de mutualisation du transport sur les coûts de livraisons portés par les producteurs mais aussi sur les coûts environnementaux pour la collectivité ; 2. les freins réglementaires actuels et les solutions.

Ce travail a été réalisé auprès de différents publics :

- Auprès d'un groupe national sur les circuits courts alimentaires qui fédère une trentaine d'organismes de recherche, de développement et de formation (RMT Alimentation Locale) : au sein de son groupe de travail « réglementation » et celui, émergeant « logistique » (état des lieux des travaux sur la logistique des circuits courts alimentaires),
- Auprès de conseillers agricoles, en ajoutant un volet « réglementation » à une valise pédagogique visant à proposer des méthodes d'accompagnement de collectifs d'agriculteurs en circuits courts sur le transport et la logistique,
- En poursuivant l'animation d'un réseau intéressé par le sujet (celui des ateliers de travail DGITM sujet 4) et en élargissant ce réseau au contexte belge notamment. Ceci a notamment été l'occasion d'intégrer de nouvelles références bibliographiques et contrat de recherche en cours sur ce sujet (projet E-choud).

L'ensemble des valorisations est présenté dans les sous-parties suivantes.

I Un groupe de travail sur la réglementation au sein du RMT Alimentation locale

Les travaux menés se sont poursuivis en 2018 par la présentation des résultats auprès des membres du Réseau Mixte Technologique « alimentation locale¹¹ », qui porte un groupe de travail « réglementation ». Dans ce cadre, un atelier a été mené auprès d'acteurs du monde agricole, collectivités et chercheurs afin de donner plus de visibilité au sujet du droit de la mutualisation du transport en circuit court et discuter des freins réglementaires et des solutions à envisager.

¹¹ <http://www.rmt-alimentation-locale.org/>



Programme et Inscriptions

Le Groupe de travail Réglementation
du RMT Alimentation Locale

vous invite à participer à la **journée d'échanges**

Journée technique sur la Réglementation en transformation fermière

Vendredi 29 Juin, 9h30 – 16h30
Lycée agricole d'Aix-Valabre, 13120 Gardanne

La **réglementation pour les ateliers de transformation à la ferme évolue**, venez vous **informer et contribuer** à ces évolutions (table ronde, forum par familles de produits)

Participez aux **ateliers** pour connaître la réglementation et contribuer aux travaux par une remontée des préoccupations issues de la pratique.

Thèmes abordés : **Mutualisation du transport en CC**, **Etiquetage nutritionnel des produits fermiers (quels enjeux, comment faire ?)**, **Microbiologie des produits fermiers (autocontrôles)**, **approvisionnement local de la restauration collective**



Contacts : A. Demonceaux (anne.demonceaux@apca.chambagri.fr), F. Morizot-Braud (cerd@wanadoo.fr), K. Boutroux (karine.boutroux@educagri.fr)



Programme

Journée technique réglementation en production et transformation fermière

Vendredi 29 Juin – de 9h à 16h30

9h -9h30 Accueil des participants

9h30 – 12h30

Exigences sanitaires et flexibilité dans les ateliers fermiers

- **Introduction**
- **Témoignage : La flexibilité en production laitière fermière**
Laurence Gueit, productrice fermière, Fédération Nationale des Éleveurs de Chèvres (FNEC)
- **Retour d'expérience : Les difficultés d'application du Paquet Hygiène dans les ateliers fermiers de transformation de produits carnés**
Françoise Morizot-Braud, Directrice - CERD, Référente régionale CC - CRA de Bourgogne Franche-Comté
- **Partage : Les travaux en cours en matière de flexibilité pour les transformations fermières**
Thomas Longley, Bureau d'appui à la surveillance de la chaîne alimentaire - DGAL
- **Table ronde : La flexibilité en questions**
Thomas Longley, Laurence Gueit, Yves Arnaud – Enilv Aurillac, Françoise Morizot-Braud, autre intervenant (à confirmer)

12h30 - 13h30 Déjeuner composé de produits bio et locaux tant que possible

A la charge des participants, merci de prévoir un chèque de 11,20€ - à l'ordre de l'agent comptable de l'EPL Aix-Valabre

Programme

Journée technique réglementation en production et transformation fermière

Vendredi 29 Juin – de 9h à 16h30

13h30 – 14h30

Forum – Flexibilité par familles de produits

Lieu de discussion des éléments présentés et mis en débat dans la matinée : Opportunité de faire remonter des interrogations et besoins pour alimenter les travaux de la DGAL sur le texte à venir par famille de produits (stands volailles, viandes de boucheries, charcuterie, œufs, produits laitiers, etc.)

14h30 – 16h

Ateliers d'échanges sur la réglementation

Présentations puis discussions en groupe pour comprendre la réglementation et contribuer aux travaux par une remontée des préoccupations issues de la pratique – 4 ateliers au choix (menés parallèlement)

- **Mutualisation du transport en circuits courts**
Gwenaëlle Raton – Elodie Gazull – IFSTTAR
- **Quels enjeux de l'étiquetage nutritionnel des produits fermiers ?**
Cécile Fruiquière – RMT Nutriprevius – EPL La Roque (Rodez)
- **La qualité microbiologique des produits fermiers : mettre en place ses auto-contrôles et ses tests de vieillissement**
Stella Planchon – RMT Qualima - CTCPA
- **Comment approvisionner la restauration collective en produits locaux ?**
Valérie Barre – Agence régionale pour l'environnement PACA

16h – 16h30 Conclusion en plénier

Compte-rendu des contributions à apporter à la DGAL sur l'IT Flexibilité – Apports de la journée sur la Réglementation en transformation fermière et rôle du RMT Alimentation Locale pour répondre aux enjeux

Grand Témoin : Geneviève Savignv – Productrice de volaille – Membre du comité économique et social européen

Inscriptions

Journée technique réglementation en production et transformation fermière

Vendredi 29 Juin – de 9h à 16h30

Inscriptions en ligne pour le 19 Juin 2018

Inscription gratuite – Participation aux frais de restauration (11,20€ - à payer par chèque)

Accès au site



- 1 ACCUEIL lycée
 - 2 Cantine - Foyer
 - 3 Internat
 - 4 Olympiades
 - 5 Marcolte
 - 6 Marché Paysan
 - 7 Exploitation
 - 8 **Amphi - Gymnase**
 - 9 ACCUEIL cfppa
 - 10 Démonstration des Agents Cynophiles
 - 11 Résidence NEOLIA
 - 12 Cave de la Féraude
- Zone de circulation



Contacts : A. Demonceaux (anne.demonceaux@apca.chambagri.fr), F. Morizot-Braud (cerd@wanadoo.fr), K. Boutroux (karine.boutroux@educagri.fr)

II Atelier d'échange sur la mutualisation du transport en circuit court – RMT Alimentation Locale 2018



Atelier d'échange sur la réglementation
29 Juin 2018

« LA MUTUALISATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES EN CIRCUIT COURT »

Anne Demonceaux
Elodie Gazull
Gwenaelle Raton



2. Les bases juridiques du régime général et des dérogations

→ Définition du transport public ou transport pour le compte d'autrui

« Est considéré comme transport public tout transport de personnes ou de marchandises, à l'exception de celui organisé pour son propre compte par une personne, publique ou privée, et de ceux relevant d'une autre réglementation »

→ Les dérogations au régime général du transport public de marchandises

- Article 17 du Décret n° 99-752 du 30 août 1999 : Dérogations au régime général des transports publics routiers de marchandises
- Décret n° 2008-1550 du 17 Novembre 2008 : Création et codification des articles R 3215-1 à R 3215-5, relatif aux dérogations du régime général des transports routiers de marchandise (soit l'article 17 du décret du 30 août 1999), au sein du Code des Transports
- Article R 3215-2 du Code des Transports : Dérogation générique pour les entreprises inscrites au « registre du commerce et des sociétés » ou « répertoire des métiers »
- Articles R 3215-3 et R 3215-4 du Code des Transports : Dérogations pour les exploitations agricoles
- Article L 325-5 du Code Rural : le cas de l'entraide agricole comme dérogation possible pour les agriculteurs

1. Contexte

- Des travaux de recherche qui montrent l'intérêt multi-niveaux des pratiques de co-voiturage de produits
- Des freins réglementaires et des réticences des acteurs des cc à officialiser ces pratiques
- Des question sur :
 - L'interprétation des textes existants
 - La capacité des textes à régir toutes les pratiques
- Un rapport qui met en évidence les différences d'interprétation, les incompréhensions, flous et besoins émergents

Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuit court



Rapport réalisé par Elodie Gazull (RMT)
Elodie Gazull

IPSTAR – Laboratoire IPSTAR
Bordeaux 1 septembre 2017
Coordonné par Elodie Gazull

Rapport commandé par le comité de pilotage du RMT (type de mutualisation de transport en circuit court)

COORDINATION ET SUITE
Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Alimentation
Laboratoire des transports en circuit court (LTC) – IPSTAR – AME – RMT

Conclusion de projet RMT, approuvée par le Comité de Pilotage du RMT
Organisation LTC – Laboratoire LTC

Rédaction du rapport : Elodie Gazull, Elodie Gazull

Résumé

Après avoir constaté que les pratiques de mutualisation des transports de marchandises en circuit court sont de plus en plus nombreuses, nous nous sommes intéressés à la réglementation qui régit ces pratiques. Nous avons constaté que la réglementation actuelle est très complexe et que les acteurs du circuit court ont du mal à l'interpréter. Nous avons donc réalisé ce rapport afin de clarifier la réglementation et de proposer des pistes de réflexion pour améliorer les pratiques de mutualisation des transports de marchandises en circuit court.

Table des matières

- 1. Introduction
- 2. Définitions
- 3. Le régime général des transports de marchandises en circuit court
- 4. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 5. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 6. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 7. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 8. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 9. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 10. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 11. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 12. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 13. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 14. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 15. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 16. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 17. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 18. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 19. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court
- 20. Les dérogations au régime général des transports de marchandises en circuit court

Rapport : gwenaelle.raton@ipstar.fr ; anne.demonceaux@apca-chambagri.fr

Un travail à faire sur les textes existants afin de rassurer les producteurs souhaitant mutualiser et débloquer les initiatives actuelles

Matrícula	Matrícula	Examinación de Energía Sostenible	Examinación de Sostenibilidad	Examinación de Ética
		Examinación de la integración de la sostenibilidad en la práctica de la actividad profesional y de la vida cotidiana.	Examinación de la sostenibilidad en la práctica profesional y de la vida cotidiana.	
Grado de Ingeniería	1.º y 2.º	Examinación de la sostenibilidad en la práctica profesional y de la vida cotidiana.	Examinación de la sostenibilidad en la práctica profesional y de la vida cotidiana.	3

[illegible][illegible][illegible]

```

graph TD
    A[Symptôme ou "Syndrome" Fervoreur  
Généralisé, DGI,  
SOS, SAE ou I] --> B{NON}
    A --> C{OUI}
    B --> D[Fièvre associée à un  
Germène identifié]
    D --> E{NON}
    D --> F{OUI}
    E --> G[Infection sans  
transfert documenté  
et/ou de localisation  
de la culture  
d'origine étrangère]
    F --> H[Fièvre  
associée à un  
Germène  
pathogène]
    G --> I{NON}
    G --> J{OUI}
    I --> K[Non réponse dans le cadre diagnostique  
L'antibié est en cours  
d'administration à l'usage  
d'attente]
    J --> L[Fièvre de réponse à un  
antibiotique administré sans  
évaluation de son efficacité  
et/ou de sa toxicité  
F1 - Infection aggrave, contrôlée  
et/ou répondeuse des examens  
F2 - "Infection" aggrave, contrôlée  
et/ou répondeuse des examens  
F3 - OUI - Fièvre persiste malgré  
une antibiothérapie  
F4 - OUI - Fièvre persiste malgré  
une antibiothérapie sans  
évaluation de son efficacité  
et/ou de sa toxicité]
    H --> M[Si l'antibié offert n'est pas  
celui des autres diagnostics  
L'antibié doit être remplacé  
F1 - OUI - Fièvre persiste malgré  
une antibiothérapie  
F2 - OUI - Fièvre persiste malgré  
une antibiothérapie  
F3 - OUI - Fièvre persiste malgré  
une antibiothérapie  
F4 - OUI - Fièvre persiste malgré  
une antibiothérapie sans  
évaluation de son efficacité  
et/ou de sa toxicité]
    K --> N[Situation 1]
    L --> N
    M --> O[Situation 2]
    J --> O
    
```

Symptôme ou "Syndrome" Fervoreur Généralisé, DGI, SOS, SAE ou I

NON

OUI

Fièvre associée à un Germène identifié

NON

OUI

Infection sans transfert documenté et/ou de localisation de la culture d'origine étrangère

NON

OUI

Fièvre associée à un Germène pathogène

NON

OUI

Non réponse dans le cadre diagnostique
L'antibié est en cours d'administration à l'usage d'attente

Fièvre de réponse à un antibiotique administré sans évaluation de son efficacité et/ou de sa toxicité
F1 - Infection aggrave, contrôlée et/ou répondeuse des examens
F2 - "Infection" aggrave, contrôlée et/ou répondeuse des examens
F3 - OUI - Fièvre persiste malgré une antibiothérapie
F4 - OUI - Fièvre persiste malgré une antibiothérapie sans évaluation de son efficacité et/ou de sa toxicité

Situation 1

Situation 2

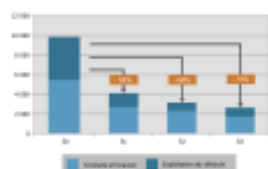
Si l'antibié offert n'est pas celui des autres diagnostics
L'antibié doit être remplacé
F1 - OUI - Fièvre persiste malgré une antibiothérapie
F2 - OUI - Fièvre persiste malgré une antibiothérapie
F3 - OUI - Fièvre persiste malgré une antibiothérapie
F4 - OUI - Fièvre persiste malgré une antibiothérapie sans évaluation de son efficacité et/ou de sa toxicité

- Des acteurs variés :
 - Entre agriculteurs
 - Entre artisans
 - Entre producteurs et artisans
- Pour le transport amont ou la livraison
- Rémunération, entraide ou partage de frais
- Au sein d'un groupement ou à titre individuel
- Formalisé ou non
- Régulier ou occasionnel
- Vers un lieu commun ou non
- Sur de courtes ou longues distances
- Répartition égale ou non de la charge de la mutualisation

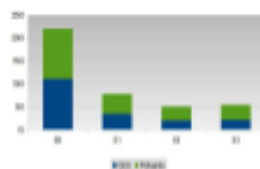
47

Quel intérêt de la mutualisation : l'évaluation d'un projet dans le Douaisis

Les coûts d'exploitation



Les coûts environnementaux



Source: CEREMA, L. Vaillant, B. Zogali



Scénario 0 : Individuel en traces directes
 Scénario 1 : Individuel en tournée
 Scénario 2 : Individuel par l'intermédiaire d'une plate-forme logistique
 Scénario 3 : mutualisé entre producteurs (transvasage par un des agriculteurs et tournée pour livrer)

	Agriculteur individuel	Agriculteur en groupement
Fréquence	Régulière Occasionnelle	Régulière Occasionnelle
Contact	Entreprises liées par un contrat Entreprises non liées par contrat	Entreprises liées par un contrat
Transfert de propriété des produits		Transfert de propriété des produits vers le groupement Pas de transfert de propriété vers le groupement
Types de rémunération	Rémunération Partage de frais Echange de services	Rémunération Partage de frais Echange de services

	Agriculteur individuel	Agriculteur en groupement
Objectifs	Livraison/Vente → Point de livraison/vente commun → Point de livraison/vente différents Fournisseurs/Sec de transformation des produits → Fournisseur commun → Fournisseurs différents	Livraison/Vente → Point de livraison/vente du groupement → Point de livraison/vente s'approvisionnant par le groupement Fournisseurs/Sec de transformation des produits → Fournisseur commun → Fournisseurs différents
Véhicules utilisés	Véhicules/matériels privés Véhicules professionnels	Véhicules/matériels privés Véhicules professionnels
Distance du trajet	< 50 km > 50 km	

	Artisans	Artisans
Objectifs	Livraison → Quartiers communs → Quartiers différents Vente → Point de vente commun → Points de vente différents Fournisseurs/Sec de transformation → Fournisseur commun → Fournisseurs différents Travaux communs entre les entreprises ou contre devises	Distance du trajet < 50 km > 50 km Fréquence Régulière Occasionnelle Contact Entreprises liées par un contrat Entreprises non liées par contrat Types de rémunération Rémunération Partage de frais Echange de services

III La question du droit à la mutualisation du transport en circuit court : un point de vue belge



Note sur l'assouplissement de l'assouplissement de la loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route pour les acteurs du circuits courts alimentaires

Contexte

L'enjeu de la logistique pour la distribution des produits locaux à Bruxelles ne peut pas être résolu uniquement par les acteurs du circuit court. En effet, il existe plusieurs barrières qui doivent être résolues par les pouvoirs publics pour permettre aux circuits courts de constituer une véritable alternative aux circuits de distribution traditionnelle. Dans cette note, nous mettons particulièrement en avant un frein majeur concernant le cadre légal relatif au transport pour compte d'autrui et d'autre part.

La loi du 15 juillet 2013

Le projet Choud'Bruxelles a identifié la collaboration logistique entre les producteurs locaux comme pistes pertinentes pour améliorer la distribution de produits locaux dans la région de Bruxelles Capitale. En effet, d'après les premiers analyses, le projet montre qu'il est possible de réduire jusqu'à 30% et de 42% respectivement des coûts du transport et des coûts externes liés aux émissions de gaz à effet de serre¹. Toutefois, la mise en œuvre de cette solution est confrontée à une barrière légale et plus exactement à la *loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et portant exécution du Règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen*². En effet, cette loi régit tout transport effectué par une tierce personne pour le compte d'autrui. Celle-ci exige au transporteur l'obtention d'une licence de transport. Pour l'obtenir, celui-ci doit répondre aux différentes conditions stipulé dans la dites loi telles que les conditions d'établissements, d'honorabilité, de capacité professionnelle et financière (caution de 9000€).

Proposition concrète

La proposition que le projet Choud'Bruxelles souhaite formuler est l'assouplissement de cette loi pour permettre aux producteurs locaux de pouvoir effectuer des transports pour le compte d'autres producteurs situés dans la même région. Plus exactement, il faudrait augmenter le seuil de la charge utile des véhicules fixant la portée de la *loi du 15 juillet 2015 comme l'y autorise l'Art154 de la directive Règlement (CE) n° 1071/2009*³.

¹ Nsamzinshuti, A., M. Janjevic, N. Rigo, et A. B. Ndiaye. « Short Supply Chains as a Viable Alternative for the Distribution of Food in Urban Areas? Investigation of the Performance of Several Distribution Schemes ». In *Sustainable Freight Transport: Theory, Models, and Case Studies*, édité par Vasileios Zeimpekis, Emel Aktas, Michael Bourlakis, et Ioannis Minis, 99–119. Cham: Springer International Publishing, 2018.

² http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&table_name=loi&cn=2013071522

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/ALL/?uri=celex%3A32009R1071>

Règlement (CE) no 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil

Art154 : Par dérogation au paragraphe 2, le présent règlement ne s'applique pas, sauf disposition contraire du droit national, aux entreprises:

- a) exerçant la profession de transporteur de marchandises par route au moyen uniquement de véhicules à moteur ou d'ensembles de véhicules dont la masse en charge autorisée ne dépasse pas 3,5 tonnes. Toutefois, les États membres peuvent abaisser ce seuil pour toutes les catégories de transports par route ou pour certaines d'entre elles;*
- b) qui effectuent des transports de voyageurs par route exclusivement à des fins non commerciales ou qui ont une activité principale autre que celle de transporteur de voyageurs par route;*

En effet, ce règlement permet aux états membres de fixer un seuil, ne dépassant pas 3,5 tonnes de charge utile, en dessous duquel le règlement est applicable. La Belgique a fait le choix de limiter ce seuil à 500kg. Des conditions de capacités financières (Chiffre d'affaires) et de secteur d'activité (secteur du circuit court) peuvent également être associées à ce changement.

Loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route

Art. 3. Sans préjudice des dispositions de l'article 4, la présente loi n'est pas applicable :

- a) aux transports de marchandises effectués hors de la voie publique;*
- b) aux transports de bagages effectués au moyen d'un véhicule à moteur construit exclusivement pour le transport de personnes ou au moyen d'une remorque couplée à ce véhicule à moteur. Par "bagages", on entend l'ensemble des objets qu'une personne emporte avec elle en voyage, pour ses propres besoins;*
- c) aux transports de véhicules endommagés ou en panne;*
- d) aux transports de véhicules déplacés sur réquisition des agents qualifiés à cet effet;*
- e) aux transports effectués en vue de l'épandage sur la voie publique de matières destinées à protéger la circulation lorsque celle-ci est rendue dangereuse par des phénomènes météorologiques ou autres;*
- f) aux transports postaux effectués dans le cadre d'un régime de service universel;*
- g) aux transports de valeurs effectués au moyen de véhicules spécialement conçus à cet effet;*
- h) aux transports funéraires;*
- i) aux transports de médicaments, d'appareils et d'équipements médicaux ainsi que d'autres articles nécessaires en cas de secours d'urgence, notamment en cas de catastrophes naturelles.*

Le Roi peut compléter la liste des transports énumérés à l'alinéa 1er pour autant qu'il s'agisse de transports au moyen d'un véhicule à moteur ou d'un train de véhicules dont la charge utile n'excède pas cinq cents kg

Pour opérationnaliser cette proposition, nous suggérons de mettre autour de la table tous les acteurs publics concernés (Bruxelles-Mobilité, Bruxelles-environnement, Direction Générale Opérationnelle de la Mobilité et des Voies hydrauliques (DGO2), SPF Mobilité et Transports, Departement Mobiliteit en Openbare Werken) ainsi que les acteurs impliqués dans l'alimentation durable afin de définir un cadre permettant de faire évoluer cette loi pour répondre aux besoins logistiques des acteurs des circuits courts alimentaires.

IV Vulgariser la réglementation sur le transport pour compte d'autrui comme méthode d'accompagnement de collectifs en circuits courts

Enfin, ce travail sur la réglementation a été valorisé dans un fascicule visant à présenter les méthodes d'accompagnement de collectifs sur la question logistique. Le volet réglementation étant souvent interrogé, il était indispensable pour une compréhension globale de la question logistique et des leviers d'action.

La fiche réglementation telle que présentée ci-dessous a été discutée avec l'APCA et la chambre d'agriculture du Nord-Pas-de-Calais. Une telle fiche vulgarisant la réglementation n'avait à ce jour pas encore été produite en France.



PROJET COLCICCA

CONCEVOIR DES ORGANISATIONS LOGISTIQUES COLLECTIVES ET INTELLIGENTES POUR LES CIRCUITS COURTS ALIMENTAIRES

MÉTHODES ET MISES EN PRATIQUE



COLCICCA est un projet de recherche-action conçu autour d'une collaboration entre chercheurs et acteurs de terrain.

Les partenaires du projet :



Le **CEREMA**, Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement, basé à Lille,



L'**IFSTTAR**, Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux, basé à Villeneuve-d'Ascq.



La **Chambre d'agriculture du Nord-Pas-de-Calais**.



Le projet a bénéficié du soutien financier de la **Région Hauts-de-France**.

mais aussi des flux d'informations et des flux financiers de la ferme jusqu'à l'assiette. L'organisation logistique est dépendante des stratégies propres de l'exploitant mais impacte directement la quantité de travail à mener, le temps à consacrer, les moyens nécessaires à la commercialisation et donc la **rentabilité de l'exploitation**.

Le précédent projet de recherche **ALLOCIRCO** mené dans le Nord et le Pas-de-Calais entre 2012 et 2015 a révélé un besoin d'optimisation de ces tâches à l'échelle de l'exploitation : les tâches logistiques et de transport sont chronophages, peuvent être coûteuses et ce coût n'est pas toujours calculé et/ou intégré au prix de vente. Les chaînes courtes d'approvisionnement sont ainsi confrontées à une situation inédite : les producteurs portent à la fois les tâches logistiques et leurs coûts sans redistribution tout au long de la chaîne d'approvisionnement. Outre la part des coûts de transport pouvant être importante, c'est la rentabilité même de certaines livraisons qui se pose. Le bilan environnemental est aussi parfois critiquable au regard de leurs émissions de GES et de polluants atmosphériques.

Un constat et une question

Les exploitations qui vendent leurs produits en circuits courts sont confrontées à la nécessité de réaliser, gérer et planifier un nombre plus ou moins grand de tâches logistiques et de transport et cela, en plus des activités de production qui sont le cœur de leur métier. Cela concerne, par exemple, les activités de conditionnement des produits, de préparation de commande, de chargement ou encore de livraison.

L'ensemble des opérations réalisées, et la façon dont elles sont coordonnées et planifiées sur la ferme forment **l'organisation logistique**.

Chaque exploitation a sa propre organisation logistique et c'est elle qui garantit la bonne circulation des marchandises,

L'enjeu actuel est donc d'identifier ces livraisons non rentables et les actions qui peuvent être réalisées sur la ferme, pour mieux maîtriser les coûts ou dégager du temps. Des solutions durables existent... mais elles sont rarement mises en place. Dès lors, comment en favoriser l'adoption ?





Un double objectif :

- Accompagner les producteurs dans la recherche de solutions logistiques durables en adéquation avec leurs besoins.
- S'interroger sur les modalités de cet accompagnement afin qu'il soit le plus efficace possible et proposer des outils opérationnels, fruits de notre expérience.

Le projet s'est articulé autour de deux volets complémentaires.

Un **volet opérationnel** qui se traduit par deux actions principales :

- **Sensibiliser** les agriculteurs sur les enjeux logistiques, en s'interrogeant avec eux sur leurs propres pratiques et, notamment, sur les coûts (économiques et environnementaux) de ces pratiques, mais aussi en les informant sur les alternatives envisageables ;
- **Accompagner** la réflexion des agriculteurs sur des solutions logistiques alternatives, voire accompagner le changement de pratiques logistiques lorsque le(s) producteur(s) le souhaite(nt).

Un **volet recherche** qui vise à comprendre comment s'opère un changement de pratiques logistiques : dans quel contexte ? selon quels critères et quels mécanismes ? Il s'agit d'identifier les facteurs pouvant aider ou freiner le changement de pratiques dans l'organisation logistique.

Ces expérimentations ont permis de mettre en évidence des méthodes d'accompagnement fructueuses et de bâtir une valise pédagogique principalement à destination des structures d'accompagnement.

SOMMAIRE

13

FICHE PRATIQUE N°1 : Sensibiliser 14-17

*Pourquoi sensibiliser à la logistique et comment susciter l'intérêt ?
Enjeux et chiffres clés*

FICHE PRATIQUE N°2 : Diagnostic logistique 18-11

*Fiche méthodologique :
diagnostic logistique : individuel et collectif*

FICHE PRATIQUE N°3 : Scénarios 112-17

Fiche méthodologique : optimiser la logistique d'un collectif via la scénarologie participative : de la conception à la réalisation

FICHE PRATIQUE N°4 : Équité 118-23

*Fiche méthodologique :
traiter l'équité au sein d'un collectif et mettre en place un système de compensation*

FICHE PRATIQUE N°5 : Jeu de rôles

*Fiche méthodologique :
(disponible à partir d'août 2019 sur www.logicout.fr)*

POUR ALLER PLUS LOIN... 124-39

FICHE A :

Calcul des coûts logistiques : prise de recul

FICHE B :

Le recours aux cartes pour la logistique

FICHE C :

Le recours aux jeux pour sensibiliser

FICHE D :

La gouvernance appliquée aux projets de logistique

FICHE E :

Aspects réglementaires de la logistique

FICHE F :

Externaliser sa logistique

PROJET COLCICCA

POUR ALLER PLUS LOIN...

FICHE A

I 25 - 27

Calcul des coûts logistiques : prise de recul

FICHE B

I 28 - 30

Le recours aux cartes pour la logistique

FICHE C

I 31 - 32

Le recours aux jeux pour sensibiliser

FICHE D

I 33 - 34

La gouvernance appliquée aux projets logistiques

FICHE E

I 35 - 38

Aspects réglementaires de la logistique

FICHE F

I 39

Externaliser sa logistique



FOCUS RÉGLEMENTAIRE AUTOUR DE LA LOGISTIQUE



► Cette fiche a pour objectif de rappeler certains points de réglementation relatifs au transport de denrées alimentaires et d'aborder la question de la co-livraison de produits.

La co-livraison de produits, également appelée co-transport ou transport pour compte d'autrui, consiste à mutualiser du transport entre agriculteurs. La mutualisation du transport constitue une importante piste d'optimisation de l'organisation logistique aussi bien pour un agriculteur en individuel que pour un collectif de producteurs.

A// Pourquoi la question de la légalité de la co-livraison de denrées alimentaires se pose ?

La légalité ou non de la co-livraison de produits entre agriculteurs est assez complexe: le droit à mutualiser le transport entre agriculteurs est *a priori* soumis à plusieurs codes non connectés entre eux (d'une part le Code des transports, d'autre part le Code rural). Le développement des circuits courts et des pratiques de co-livraison de produits correspond à des enjeux relativement récents : les textes réglementaires, plus anciens, n'abordent pas de manière directe ces cas de figure, ce qui laisse la place à certaines interprétations comme cela avait été le cas au sujet des pratiques de covoiturage de personnes, d'autopartage... Néanmoins, bien que "nul n'est censé ignorer la loi", l'existence de textes non mis en lien les uns avec les autres laisse aux producteurs une marge d'organisation collective.



B// Quelques notions pour comprendre toute la complexité réglementaire

Le transport public routier de marchandises est une profession définie par la loi (Code des transports): Le Règlement européen du 21 octobre 2009 (n°1071-2009) définit la profession de transporteur public routier de marchandises comme l'"activité de toute entreprise effectuant, au moyen soit de véhicules à moteur, soit d'ensemble de véhicules, le transport de marchandises pour le compte d'autrui" (Article 2.1.).

Par ailleurs, toute entreprise ou particulier transportant des produits ne lui appartenant pas effectue une activité de transport public de marchandises, soit une activité de transport pour le compte d'autrui. L'entreprise ou le particulier concerné doit alors s'inscrire sur le registre des transporteurs routiers et répondre aux conditions de ce dernier afin d'avoir l'autorisation de transporter des marchandises appartenant à quelqu'un d'autre. Il existe cependant des dérogations.

Parallèlement, l'agriculture est une activité spécifique soumise au régime juridique de l'entraide agricole (Code rural). L'entraide agricole comprend "la coopération entre agriculteurs en activité".

Différentes interprétations plaident pour dire que le fait que l'activité agricole soit soumise au régime de l'entraide agricole l'exclut de fait de la réglementation du transport public routier de marchandises et autorise ainsi le co-transport dans le cadre d'une entraide.

B// Le code rural et le régime spécifique de "l'entraide agricole" :

Référence législative principale :

L'article L325-1 du Code rural

La coopération dans le cadre de l'entraide agricole est définie comme un échange de services en travaux agricoles et en moyens d'exploitation y compris ceux entrant dans le prolongement de l'exploitation (donc le transport pour la vente des produits). Elle peut être occasionnelle, temporaire ou régulière. C'est un contrat à titre gratuit même si le bénéficiaire a la possibilité de rembourser tout ou partie des frais engagés. Le remboursement peut se faire en argent ou en avantages en nature. L'entraide agricole implique également une certaine réciprocité et équivalence des services.

Dans le cas de l'entraide agricole, la co-livraison de produits peut être régulière et sans limite de distance. De plus, aucun contrat écrit n'est requis.

Appliqué au cas du transport pour autrui, le texte donne quelques éclairages même s'il reste quelques interrogations :

- pas de référence directe au service "transport"
- quel contrôle pour la notion de réciprocité ?
- quid de la rémunération (devrait-on plutôt parler de partage des frais ou d'indemnisation et non de rémunération à titre onéreux d'un service ?)
- le texte ne prévoit pas le cas de la co-livraison entre agriculteurs et artisans

D// Les dérogations au régime général des transports publics routiers de marchandises s'appliquant au secteur agricole

Si le cas de l'entraide agricole semble approprié aux pratiques de co-livraison de produits, des interrogations subsistent pour le simple fait que le code des transports prévoit des dérogations spécifiques pour les entreprises agricoles. Le régime général des transports publics routiers de marchandises connaît quelques exceptions à l'obligation d'une attestation de capacité de transport et de l'inscription au registre des transporteurs routiers professionnels dont 3 peuvent s'appliquer au secteur agricole :

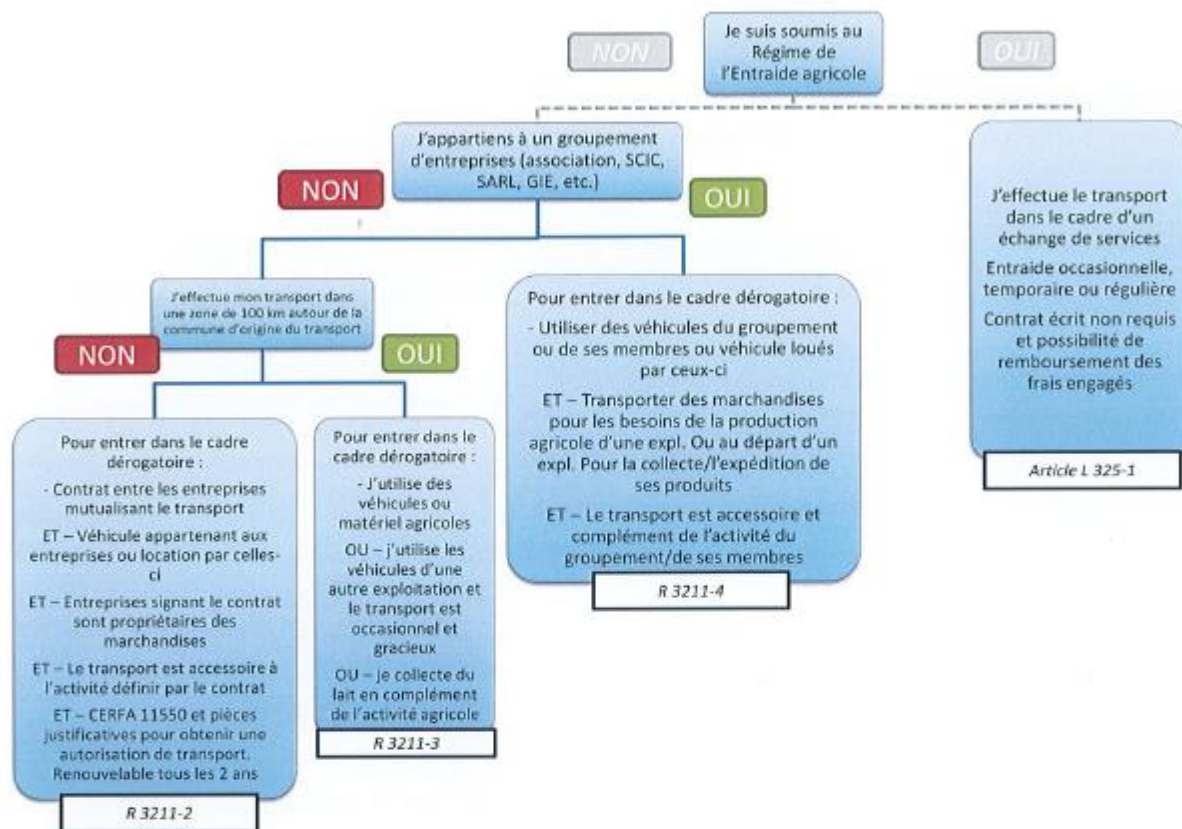
Références réglementaires principales :

Règlement européen du 21 octobre 2009 (n°1071-2009), article 2.1

Code des transports publics routiers de marchandises, article L 1000-3 : définition du transport pour le compte d'autrui
article L 3211-1 : conditions requises pour exercer une activité de transport

Les 3 dérogations pouvant s'appliquer au secteur agricole :

R 3211-2 : dérogation générique pour les entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers
R 3211-4 : dérogation pour les groupements d'entreprises agricoles
R 3211-3 : dérogation prévue pour les agriculteurs à titre individuel effectuant une activité de transport dans un rayon de 100 km autour de leur commune.



QUELLE

RESPONSABILITÉ ?

Lorsqu'il y a transport pour compte d'autrui, la responsabilité en cas de dégradation pendant la livraison relève du transporteur (le prestataire ou la structure réalisant le transport). C'est pourquoi il est nécessaire d'être en possession d'un contrat d'assurance des véhicules et marchandises comportant une clause spécifique assurant le transport pour autrui (vol, dégradation des produits, ruptures de chaînes du froid).

En cas d'impossibilité à entrer dans le cadre de l'entraide agricole ou des dérogations au code des transports, d'autres solutions existent :

- externaliser la logistique et avoir recours à un prestataire de transport lui-même inscrit au registre des transporteurs routiers professionnels de marchandises.
- s'inscrire au registre des transporteurs professionnels.

Réglementation sanitaire :

Dans la mesure où des documents récapitulatifs existent déjà sur les aspects sanitaires, les principaux points réglementaires sont listés mais non détaillés. Une liste de documents ressources est disponible à la fin de cette fiche.

Matériel de transport

- ✓ 3 types de conteneurs répondant aux spécifications ATP sont autorisés pour le transport de denrées alimentaires : conteneur alimentaire isotherme, conteneur alimentaire réfrigérant et conteneur frigorifique. Obligation de transport des denrées congelées dans un conteneur disposant d'une isolation renforcée.
- ✓ Attestation obligatoire de conformité (attestation ATP) valable 6 ans pour les transports réfrigérants, frigorifiques ou isothermes.
- ✓ Entretien, nettoyage et désinfection du matériel de transport.
- ✓ Des dérogations existent (hors viandes hachées et préparation de viandes) : dans la limite de 80 km, sans rupture de la chaîne du froid, sans ouverture du contenant et avec contrôle des températures à l'arrivée.

Conditions de transport

- ✓ Obligation de possession d'un document de transport ou bon de livraison.
- ✓ Interdiction de transporter les denrées à même le sol.
- ✓ Séparation efficace des produits terreux et animaux.
- ✓ Séparation et identification claires des produits biologiques : certification agriculture biologique du transporteur.
- ✓ Avant, pendant ou après le transport de denrées alimentaires, interdiction de transporter des marchandises classées toxiques, corrosives, animaux vivants.
- ✓ Transport à température ambiante possible pour les légumes et fruits frais, pain, viennoiseries, épicerie, produits stabilisés par salaison, fumage ou séchage.
- ✓ Respect de températures spécifiques pour le transport de denrées surgelées, de denrées animales (viandes, produits laitiers, œufs ; hors produits stabilisés), jus de fruits frais, produits traiteurs, légumes et fruits de 4^{ème} gamme.

Références réglementaires :

- ✓ Arrêtés ministériels du 20/07/1998, 19/12/2007, 21/12/2009 et 29/02/2016 relatifs au transport de denrées alimentaires.

**Ressources disponibles :**

- Fiche A-12 Transport des denrées périssables, DRAAF Auvergne Rhône Alpes.
- Fiche TRANSPORT réglementation du transport de denrées alimentaires, projet REALISAB
- Bulletin de veille réglementaire sur les circuits courts n°7, octobre 2012, Atelier Technologique agroalimentaire de Florac.
- Rapport GAZULL E, G. RATON (2017), IFSTTAR – Le droit de la mutualisation des transports de marchandises en circuits courts, Rapport de projet DGITM, CONVENTION N° 16/368, 39 p.
- Rapport E-choud.

Abstract

Collective practices and shared-used mobility increase in short food supply chains. Two issues explain the development of collective action and shared mobility in short food supply chains: logistical constraints that encourage reducing costs and the need to increase the meeting between local production and demand for local products. Collective practices aim to optimize the distribution of products from the farm to consumers. For example, it is a pooling of means for transportation, logistics or freight between farmers or artisans. These practices are increasing and have a strong innovative potential by promoting coordination between actors in a territory, reducing the environmental impact as well as the economic costs of these circuits. However, regulatory issues limit the development of these practices. The rise of short food supply chains has raised questions that have not been raised until now: do farmers have the right to share means of transportation? Under what conditions? To what extent are these transportation practices compete with the activities of professional transporters? Are the French “rural code” and the “transport code” governing agricultural and transport activities antagonistic? Answering these simple questions at first glance is part of the development and sustainability of short and local food supply chains.

Different levels of transportation cooperation are currently observed within short food supply chains: freight transportation that belongs to another farmer, sharing vehicle in formal collective or informal one, pooling of means of transport or logistics. The development of these practices responds to economic, social and environmental challenges. For farmers, they reduce the costs of time-consuming and expensive deliveries (Blanquart et al 2015; Raton et al, 2016). For the community, the challenge is to reduce emissions from these short food supply chains, which are characterized by repeated trips in small vehicles, with low loading rates and empty returns (Ademe, 2012). Finally, they meet the challenges of making these local food supply chains accessible to populations in difficulty, both farmers and consumers, and can promote the coherence of territorial food policies (Chiffolleau, Prevost, 2012).

The scientific literature shows that collective transport practices contribute to the sustainability of short food supply chains (Lacombe, 2013; Messmer, 2013; Nordmark et al. 2012; Bosona et al. 2011). But do the regulatory systems allow their development? Producers and their representative structures sometimes doubt that their shared-used mobility practices comply with existing derogations.

This report is a working document produced between April 2016 and August 2019, i.e. before and during the mobility conference and before the final adoption of the LOM law on 19 November 2019, which does not change the regulatory context of freight carpooling for companies. Still relevant after the LOM law, it thus aims to highlight the regulatory issues limiting transport pooling practices, particularly in relation to: the interpretation of existing texts, the ability of texts to govern all pooling practices. It is the result of interviews with lawyers and a workshop discussing all the problems raised. It is part of a project led by IFSTTAR's SPLOTT laboratory and funded by the Directorate General for Infrastructure, Transport and the Sea (DGITM).



Final report
DGITM research project
Topic 4 « regulation on vehicle sharing in short food supply chains »

CONVENTION N° 16/368

**Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEEM)/ Direction générale des
infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) / IFSTTAR – AME - SPLOTT**

Coordination: IFSTTAR Université Gustave Eiffel, Gwenaëlle RATON, Département AME, Laboratoire
SPLOTT

Synthèse

Au sein des chaînes alimentaires courtes de proximité, les pratiques collectives visant à optimiser la distribution des produits de la ferme aux consommateurs se développent (co-voiturage de produits, mutualisation des véhicules etc.). Elles présentent un fort potentiel innovant en favorisant la coordination entre acteurs sur un territoire, en réduisant l'impact environnemental ainsi que les coûts économiques de ces circuits. Pourtant, des questions réglementaires limitent le développement de ces pratiques. L'essor des circuits courts¹² fait en effet émerger des questions qui se posaient peu jusqu'alors : les agriculteurs ont-ils le droit de mutualiser le transport ? A quelles conditions ? Dans quelle mesure ces pratiques sont-elles du transport pour compte d'autrui et concurrencent-elles les activités des transporteurs ? Le code rural et le code du transport régissant les activités agricoles et de transport sont-ils antagonistes ? Répondre à ces questions simples au premier abord, conditionne pour partie l'essor et la durabilité des circuits courts de proximité.

Différents niveaux de coopération sur le transport sont actuellement observés au sein des circuits courts, allant du co-voiturage de produits au partage de véhicule (au sein d'une CUMA¹³ par exemple), de la mutualisation des moyens de transport jusqu'au partage de main-d'œuvre. Le développement de ces pratiques répond à des enjeux économiques, sociaux et environnementaux. Pour les agriculteurs, elles permettent de réduire les coûts des livraisons qui sont chronophages et coûteuses (Blanquart et al 2015 ; Raton et al, 2016). Pour la collectivité, l'enjeu est la réduction des émissions de ces circuits qui se caractérisent par des trajets répétés en petits véhicules, avec de faibles taux de chargement et des retours à vide (Ademe, 2012). Enfin, elles répondent aux enjeux d'accessibilité de ces circuits à des populations en difficulté, agriculteurs comme consommateurs et peuvent favoriser la cohérence des politiques alimentaires territoriales (Chiffolleau, Prevost, 2012). La littérature scientifique montre, qu'au-delà de la solution de bon sens, les pratiques collectives de transport contribuent à la durabilité des circuits courts (Lacombe, 2013 ; Messmer, 2013 ; Nordmark et al. 2012 ; Bosona et al. 2011). Mais, les dispositifs réglementaires permettent-ils leur développement ? Les producteurs et leurs structures représentantes doutent parfois de la conformité de leurs pratiques de mutualisation avec les dérogations existantes.

Ce rapport est un document de travail réalisé entre avril 2016 et août 2019, soit avant et pendant les assises de la mobilité et avant l'adoption définitive de la loi LOM le 19 novembre 2019, cette dernière ne changeant pas le contexte réglementaire du covoiturage de produits pour les entreprises. Toujours d'actualité après la loi LOM, il vise ainsi à mettre en évidence les questionnements réglementaires limitant les pratiques de mutualisation du transport notamment par rapport : à l'interprétation des textes existants, à la capacité des textes à régir toutes les pratiques de mutualisation. Il est le fruit d'entretiens menés auprès de juristes et d'un atelier mettant en discussion l'ensemble des problèmes posés. Il s'inscrit dans le cadre d'un projet mené par le laboratoire SPLOTT de l'IFSTTAR et subventionné par la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM).



Rapport final dans le cadre du projet de recherche DGITM
Sujet 4 « Mutualisation du transport en circuits courts »

CONVENTION N° 16/368

Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEEM)/ Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) / IFSTTAR – AME - SPLOTT

Coordination du projet : IFSTTAR Université Gustave Eiffel, représenté par Gwenaëlle RATON
(Chargée de Recherche), Département AME, Laboratoire SPLOTT

¹² « Un circuit court est un mode de commercialisation des produits agricoles qui s'exerce soit par la vente directe du producteur au consommateur, soit par la vente indirecte à condition qu'il n'y ait qu'un seul intermédiaire » (Plan Barnier, 2009).

¹³ CUMA : Coopérative d'Utilisation de Matériel Agricole.