

n° 006685-01

septembre 2009

Accès aux professions de transporteur dans le domaine du transport léger

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



**CONSEIL GENERAL DE L'ENVIRONNEMENT
ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

Rapport n° 006685-01

**Accès aux professions de transporteur
dans le domaine du transport léger**

réalisé par

Christian PITIE

Ingénieur général des ponts et chaussées

Destinataires

Le Ministre d'Etat, Ministre de l'Ecologie, de l'Energie,
du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

Le Secrétaire d'Etat chargé des transports



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE LA MER,
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

Le Vice-Président

Rapport CGEDD n° 006685-01

La Défense, le 16 septembre 2009

Note

pour

Monsieur le Ministre d'Etat,
Ministre de l'écologie, de l'énergie,
du développement durable et de la mer,
en charge des technologies vertes
et des négociations sur le climat

A l'attention de
Monsieur le Secrétaire d'Etat
chargé des transports

Par note du 24 février 2009, le Secrétaire d'Etat chargé des transports a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) de mener une réflexion sur les conditions d'accès aux professions de transporteur routier dans le domaine du transport léger.

Je vous transmets le rapport rédigé par M. Christian PITIE, ingénieur général des ponts et chaussées. Ce rapport s'appuie notamment sur le « Bilan de l'extension de la réglementation des transports routiers aux entreprises utilisant des véhicules légers à deux essieux », rapport établi par le Conseil général des ponts et chaussées (CGPC) en 2005 à votre demande et établi par M. Christian BOURGET, et s'agissant du transport de personnes, sur les « propositions de réforme de la profession de taxi », rapport produit en 2008, au titre de l'inspection générale de l'administration par M. le Préfet CHASSIGNEUX.

Dans le domaine du **transport de marchandises**, la pratique d'une gestion administrative des transporteurs utilisant des véhicules légers est, en Europe, une originalité presque exclusivement française. La suppression du dispositif de « registre » mis en place par la loi Gayssot en 2000, et dont le bilan reste très nuancé, nécessiterait le vote d'un texte législatif. Elle conduirait dans les services à une économie de 30 ETP environ. Le rapport ne propose pas cette mesure, en notant que les organisations professionnelles sont très attachées à son maintien et que le contexte actuel de crise du transport routier ne paraît pas favorable à une remise en cause sur ce point. Au demeurant, ce dispositif n'est pas source d'inconvénients significatifs en matière de compétitivité du pavillon français ou d'accès à une profession qui joue un rôle non négligeable d'ascenseur social.

Le rapport souligne la faible part – un peu plus de 1% - du transport public dans l'utilisation des véhicules utilitaires légers ce qui limite l'impact que pourraient avoir des mesures portant spécifiquement sur l'accès à la profession en matière de développement durable ou de sécurité routière.

Le rapport suggère diverses améliorations qui pourraient être mises en œuvre sans délai, et qui devraient rencontrer un large consensus :

- améliorer le niveau de formation des nouveaux transporteurs notamment en matière de sécurité, en introduisant une exigence d'évaluation à la diligence de l'organisme de formation dans le certificat de capacité pour l'accès à la profession ;
- simplifier la gestion administrative de la profession, en permettant la justification de la capacité financière à partir d'une attestation d'assurance.

Dans le domaine du **transport de personnes**, le rapport rappelle la diversité des réglementations auxquelles sont assujetties les transporteurs publics qui utilisent des véhicules légers : taxi, voitures de petite et de grande remise, ambulanciers ou véhicules sanitaires, réglementations gérées par plusieurs ministères (Intérieur, Santé, Transports, Tourisme). Elles sont confrontées à des besoins ou des demandes nouveaux, en matière de services à la personne et de mise en œuvre des politiques de déplacement des autorités organisatrices de transport. En outre les champs d'activité de ces professions, initialement distincts, tendent à se recouvrir.

Aussi le rapport propose-t-il d'engager une réflexion sur la construction d'un statut de référence commun à l'ensemble de ces métiers. La constitution d'un groupe de travail pourrait être proposée aux ministres concernés, en leur transmettant le rapport joint.

Le rapport constate également que la situation des motos-taxis récemment apparues, devrait prochainement être clarifiée à l'initiative du ministère de l'Intérieur.

Enfin, le domaine de pertinence du covoiturage apparaît très différent de celui du transport public au moyen de véhicules légers. Le rapport recommande, dans l'intérêt du développement durable, d'en encourager la pratique, notamment en limitant les responsabilités du fournisseur du véhicule.

La publication de ce rapport par voie électronique sur le site internet du ministère interviendra, sauf instruction contraire de votre part, dans un délai de deux mois à compter de la présente diffusion.

SIGNE

Claude MARTINAND

Diffusion du rapport n° 006685-01

- le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat	1 ex
- le directeur du Cabinet	2 ex
- le secrétaire d'Etat chargé des transports	1 ex
- le directeur du Cabinet	2 ex
- le secrétaire général	1 ex
- le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer	2 ex
- le directeur des infrastructures de transport	2 ex
- le directeur des services de transport	2 ex
- le sous-directeur des transports routiers	2 ex
- le vice-président du CGEDD	1 ex
- la présidente et les présidents de section du CGEDD	7 ex
- le secrétaire général adjoint du CGEDD	1 ex
- la secrétaire de la 2ème section du CGEDD	1 ex
- le coordonnateur du collège « transports terrestres et intermodalité »	1 ex
- le président de la commission permanente des ressources naturelles (CPRN)	1 ex
- le président de l'autorité environnementale (AE)	1 ex
- le conseiller à la vice-présidence	1 ex
- M. le coordonnateur de la MIGT n° 6	1 ex
- M. le coordonnateur de la MIGT n° 10	1 ex
- M. Christian PITIE	1 ex
- M. Christian BOURGET	1 ex
- les personnes rencontrées	35 ex
- archives CGEDD	1 ex

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
0.1	31/07/09	Document de Travail non validé pour relecture
0.2	27/08/09	Rapport remis au vice président du CGEDD

Affaire suivie par

Christian PITIE- 6ème MIGT
<i>Tél. : 05 56 33 49 93 / Fax : 05 56 33 49 90</i>
<i>Courriel : christian.pitie@developpement-durable.gouv.fr</i>

Rédacteur

Christian PITIE - 6ème Mission d'Inspection Générale Territoriale

Relecteur

Référence(s) intranet

http:// attente de publication

Table des matières

0 Résumé.....	6
1 Introduction.....	9
1.1 Synthèse de la commande.....	9
1.2 Méthode de travail.....	9
1.3 Le besoin d'approches distinctes entre les professions du transport léger de marchandises et de personnes	10
1.4 Remerciements.....	10
2 Accès aux professions du transport léger de marchandises.....	11
2.1 Synthèse de la réglementation applicable.....	11
2.1.1 Principes.....	11
2.1.2 Cas général.....	11
2.1.3 Les entreprises utilisant seulement des véhicules de moins de 3,5 tonnes.....	12
2.1.4 Les dérogations et exceptions à l'obligation d'inscription au registre.....	12
2.1.5 Le cas particulier des auto-entrepreneurs.....	13
2.1.6 Un dispositif réglementaire développé avec les organisations professionnelles et couvrant l'ensemble du transport public de marchandises.....	14
2.2 Etat des lieux.....	15
2.2.1 Le transport public en moins de 3,5 tonnes, partagé entre artisans et « gros » transporteurs, ne mobilise qu'une petite partie des utilitaires légers.....	15
2.2.2 Un secteur d'activité dynamique.....	16
2.2.3 Un secteur de promotion sociale.....	17
2.2.4 Un secteur où règne une concurrence impitoyable et où le droit du travail est mal respecté.....	17
2.2.5 Un secteur peu exposé à la concurrence d'entreprises basées à l'étranger.....	19
2.2.6 Un niveau de sécurité qui ne se distingue pas de celui des autres utilisateurs de véhicules utilitaires légers.....	19
2.3 La gestion de la profession par les DRE.....	20
2.3.1 L'inscription des nouvelles entreprises	20
2.3.2 Le suivi et les contrôles.....	20
2.4 Les enjeux environnementaux et de développement durable	21
2.5 Evaluation du dispositif actuel d'accès à la profession.....	22
2.5.1 L'inscription au registre.....	22
2.5.2 L'honorabilité	23
2.5.3 La capacité professionnelle.....	23
2.5.4 La capacité financière	25
2.6 Les attentes des organisations professionnelles dans le domaine du transport léger de marchandises.....	26
2.7 Synthèse et propositions pour l'accès aux professions du transport léger de marchandises.....	27
2.7.1 Bilan du dispositif actuel.....	27
2.7.2 Perspectives d'évolution.....	28
2.7.3 Propositions.....	30
3 Accès aux professions du transport public léger de personnes.....	33
3.1 La multiplicité des statuts.....	33
3.2 Des professions plutôt protégées.....	35
3.3 Les divers statuts.....	36
3.3.1 Transporteurs inscrits au registre des transports publics de voyageurs.....	36
3.3.2 Les taxis	38
3.3.3 Voitures de petite et grande remise, moto-taxis.....	40
3.3.4 Ambulances et véhicules sanitaires légers.....	42
3.3.5 Pompes funèbres.....	43

3.3.6 Services à la personne conventionnés.....	43
3.3.7 Covoiturage.....	43
3.4 Diagnostic.....	44
3.5 Proposition.....	46
4 Annexes:	47
4.1 Lettres de Mission.....	47
4.2 Tableau comparatif des statuts des professions réglementées du transport léger de voyageurs	50
4.3 Personnes rencontrées.....	52

0 Résumé

Le présent rapport est une réflexion sur les conditions d'accès aux professions de transporteur dans le domaine du transport léger (marchandises avec des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes, personnes avec des véhicules de 9 places ou moins).

Réalisé à la demande de Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Transports, il contient:

- un état des lieux de la réglementation applicable,
- une évaluation de son fonctionnement et de ses perspectives d'évolution,
- des propositions en vue de rendre plus efficace la gestion administrative de ces professions pour la régulation économique, la sécurité routière, la prise en compte des objectifs environnementaux propres aux transports, notamment un meilleur usage des véhicules.

Les informations utilisées proviennent du rapport réalisé, en 2005, par Christian Bourget du CGEDD sur le transport léger de marchandises, de celui réalisé par le préfet Pierre Chassigneux en 2008 sur la profession de taxi, de divers entretiens avec des organisations professionnelles du transport de marchandises et avec des services administratifs, de l'exploitation de nombreux sites Internet.

Il n'y a pas eu de contact avec les organisations professionnelles du secteur du transport de personnes, contacts qui auraient nécessité une approche interministérielle sortant du champ de la commande.

Le domaine du transport de marchandises et celui du transport de personnes ont été traités séparément.

Transport de marchandises:

Le choix d'imposer aux transporteurs publics de marchandises utilisant des véhicules de moins de 3,5 t l'inscription au registre des transporteurs utilisé, à l'échelle de l'Union Européenne, pour les transports publics au moyen de véhicules de plus de 3,5 tonnes est une spécificité française, relativement récente, développée à la demande des organisations professionnelles. Elle est applicable aux utilitaires depuis 2000 et a été généralisée à tous les véhicules à moteur, y compris les deux roues, depuis 2007. Destinée à « assainir » la profession et à la « tirer vers le haut », l'obligation d'inscription au registre est bien acceptée par les professionnels, et respectée de façon globalement satisfaisante; ses effets sur les performances des transporteurs sont limités mais positifs. Toutefois, son influence sur le respect du droit du travail est un peu décevante par rapport à ce qui était espéré et l'application de la réglementation des transports fait difficulté sur certains territoires « difficiles », notamment en région Ile-de-France.

Le transport public au moyen de véhicules légers concerne une profession en expansion rapide, qui occupe près de 60 000 personnes mais dont la place dans le transport de marchandises reste marginale: 10% du chiffre d'affaire du transport public routier, à peine plus de 1% des véhicules utilitaires légers dont la quasi totalité est exploitée en compte propre.

Cette part modeste du transport public léger limite fortement ce qui peut être attendu de la gestion administrative de la profession en matière de développement durable et de sécurité routière, par rapport à des actions plus générales qui viseraient les performances énergétiques ou la sécurité de l'ensemble des véhicules utilitaires légers.

La spécificité française d'inscription des transporteurs légers à un registre de transporteurs n'apparaît pas entraîner de désavantage completif pour le pavillon national; elle n'empêche pas la

profession de rester particulièrement accessible aux nouveaux entrants et, malgré un taux d'échec élevé de ceux-ci, d'être une opportunité appréciable de promotion sociale.

Dans ces conditions, le rapport propose de ne pas remettre en cause le dispositif actuel et suggère, sous forme de sept propositions, plusieurs actions de progrès en matière:

- de formation professionnelle, identifiée comme le moyen d'action publique à privilégier,
- de gestion administrative de la profession,
- de lutte contre le travail illégal.

Enfin le rapport soulève quelques interrogations sur la distinction, largement spécifique à la France, entre le métier de loueur de véhicule industriel avec chauffeur et celui de transporteur voiturier.

Transport de personnes:

Le rapport fait apparaître, que les professions qui pratiquent le transport de personnes au moyen de véhicules de 9 places ou moins font l'objet de réglementations particulières, souvent anciennes et gérées par des ministères différents. L'accès à ces professions, taxis, ambulances et véhicules sanitaires légers, voitures de grande et petite remise, véhicules funéraires est limité de façon à ce que leur effectif ne dépasse pas ce qui est jugé nécessaire à la satisfaction des besoins.

Avec 53 000 véhicules, les taxis (qui exploitent aussi une partie des petites remises) constituent la profession à la fois la plus importante en nombre et la plus polyvalente: ses membres pratiquant, outre leur métier spécifique, des transports conventionnés avec les collectivités territoriales et les organismes de santé.

La réglementation relative au transport public de voyageurs, ne concerne, avec environ 15 000 véhicules, que 15% de l'activité du transport public en véhicules de 9 places ou moins. Il s'agit, outre quelques entreprises spécialisées, d'activités complémentaires d'autocaristes pour le transport de groupes à faible effectif et, surtout, de régimes dérogatoires pour faire face aux situations non prévues par la réglementation des autres professions, notamment les prestations des taxis pour l'exécution de services, réguliers ou à la demande, conventionnés par les collectivités territoriales.

La gestion très protectrice des intérêts des entreprises déjà en activité qui a longtemps été pratiquées pour les taxis et les autres professions réglementées n'a pas permis à l'offre de transport public en véhicule léger de se développer au rythme de besoins manifestement en expansion,

- pour les besoins des services à la personne (en raison du vieillissement de la population),
- pour permettre au transport public en véhicule léger de contribuer à la mise en œuvre des politiques de transport développées par certaines collectivités territoriales organisatrices de transports urbains pour maîtriser l'usage de l'automobile en ville.

Le ministère de l'Intérieur a entrepris, en recherchant l'adhésion des organisations professionnelles, une réforme de la profession de taxi, aujourd'hui en cours de finalisation:

- Sans remettre en cause le principe de cessibilité des licences auquel la profession est très attachée, les conditions d'accès ont été modernisées.
- Les modalités d'exploitation vont l'être avec un accroissement du nombre des licences dans les zones en situation de pénurie et la reconnaissance de la vocation des taxis à participer de plein droit, avec leurs véhicules 9 places ou moins, à la production des services conventionnés par les collectivités territoriales.

· D'autres points restent à traiter, tels que l'implication des autorités organisatrices de transport dans la gestion de la profession ou les limites du transport pour compte propre à l'occasion d'activités annexes aux services à la personne.

Il est proposé, dans la continuité de la réforme qui s'achève, de conforter la position de la profession de taxis comme mode d'exercice de référence du transport public au moyen de véhicules légers et d'engager des consultations interministérielles pour coordonner et harmoniser, autant que possible en accord avec les organisations professionnelles, la gestion des professions du transport public léger de voyageurs.

Les objectifs devraient être,

· pour les besoins du développement durable, une implication plus grande du transport public léger dans la mise en œuvre des politiques de déplacement de la compétence des autorités organisatrices,

· dans un but social, de favoriser le développement des prestations de transport annexes aux services à la personne. Il est souhaitable également de rapprocher les dispositifs de formation et, accessoirement, de limiter la part des régimes dérogatoires dans l'exercice de ces activités.

La réforme en cours de la profession des taxis et les régimes dérogatoires d'inscription au registre des transporteurs publics, permettent, de faire face aux problèmes immédiats mais ne règlent pas les questions de fond telles que la capacité des professions réglementées du transport léger de personnes à s'adapter à un contexte évolutif et à se coordonner.

Il est souhaitable d'engager sans attendre la mise à plat interministérielle préconisée de façon à pouvoir conduire les consultations avec un maximum de sérénité avant que des tensions se soient développées.

Le vide juridique dans lequel les motos-taxis sont apparues est en passe de recevoir une solution adaptée.

La pratique du covoiturage ne fait pas difficulté par rapport à l'activité des transporteurs publics routiers. Elle est vertueuse en matière de développement durable et mérite d'être encouragée, notamment en clarifiant et en limitant la responsabilité du fournisseur du véhicule.

1 Introduction

1.1 Synthèse de la commande:

- la lettre de mission du Secrétaire d'Etat aux Transports (24/02/2009) demande au CGEDD :
 - des réflexions sur les conditions d'accès aux professions de transporteur routier dans le domaine du transport léger (marchandises avec véhicules de moins de 3,5t et voyageurs avec véhicule de moins de 9 places)
 - des propositions permettant une gestion administrative efficiente pour la régulation économique, la sécurité routière, une meilleure prise en compte des objectifs environnementaux du secteur des transports
 - une actualisation du bilan de l'extension de la réglementation des transports routiers aux entreprises utilisant des véhicules légers de deux essieux (CGPC N° 2005-0185-01) produit par Christian Bourget en 2005, de façon à tenir compte de la volatilité des entreprises de transport léger de marchandises
 - des propositions de mesures visant à faciliter le développement de l'usage collectif des véhicules pour le transport des voyageurs.
- La commande du secrétaire d'Etat aux transports faisait suite, notamment, à une intervention du Médiateur de la République en date du 28 octobre 2008 qui demandait le réexamen et si possible l'abandon des dispositions du droit français plus exigeantes que le droit européen dans le domaine de l'accès aux professions du transport léger de marchandises, et ce dans l'intérêt de la fluidité du marché des transports et de l'allègement des tâches de contrôle administratif des entreprises. Dans sa réponse du 30 mars, le ministre d'Etat évoquait la commande au CGEDD.

Le président de l'assemblée nationale, monsieur Bernard Accoyer, s'était, de son côté, inquiété à plusieurs reprises des mesures prises pour faciliter l'accès aux professions du transport léger de personnes,

1.2 Méthode de travail

Le présent document a été rédigée par Ch PITIE, IGPC chargé du rapport, en liaison avec Ch BOURGET rédacteur, en 2005, d'un « Bilan de l'extension de la réglementation des transports routiers aux entreprises utilisant des véhicules légers à deux essieux »,

Il s'est agi d'une démarche légère, mise en œuvre en un temps limité sans recueil de donnée lourd, en s'appuyant sur une analyse des textes récents, sur des entretiens avec les représentants de quelques organisations particulièrement concernées et sur un grand nombre de visites de sites Internet.

Pour tout ce qui concerne le transport léger de marchandises, le rapport, très documenté, réalisé par Christian Bourget en 2005 est resté la base d'information. Les entretiens réalisés par Christian PITIE ont seulement permis d'actualiser de façon qualitative les analyses.

Pour ce qui concerne les taxis, le rapport rédigé en 2008 par le préfet Pierre Chassigneux a été utilisé comme document de référence sur l'état de la profession.

Les analyses relatives aux transports de voyageurs sont, elles aussi, de nature surtout qualitative. Elles pourront être approfondies, si nécessaire, dans le cadre d'une démarche complémentaire.

Compte tenu des objectifs, l'analyse du cadre juridique régissant l'accès aux professions du transport léger a été particulièrement développée.

Le rédacteur n'a pas cherché à rencontrer de façon exhaustive tous les organismes en situation comparable mais seulement à en visiter un nombre suffisant pour se faire une opinion:

- Responsables de divisions transport d'un échantillon de quatre DRE: Auvergne (29/04/2009), Aquitaine (12/5/2009) et Ile de France (15/5/2009), Nord Pas de Calais (18/6/2009)
- Entretiens avec des représentants du Syndicat National du Transport Léger (15 juin), de la FNTR (17 juin), de l'UNOSTRA (25/06/2009), de l'Organisation des Transporteurs Routiers Européens (28/07/2009)
- Visite des centres de formation AFT-IFTIM en périphérie de Bordeaux et IFRAC en région Parisienne
- Direction de la modernisation et de l'action territoriale au ministère de l'intérieur.
- Bureau de la fiscalité des entreprises à la direction générale des finances publiques
- Contacts réguliers avec la direction des services de transport au MEEDDM.

Enfin, de très nombreuses recherches ont été effectuées sur les sites Internet de l'administration et des organisations professionnelles.

1.3 Le besoin d'approches distinctes entre les professions du transport léger de marchandises et de personnes

Le transport public léger de marchandises et le transport public léger de personnes sont régis par la même loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) – modifiée à plusieurs reprises depuis 1982, notamment pour transposer le droit européen dans son domaine - et sont supervisés par les mêmes services administratifs (les services transport des directions régionales de l'équipement, qui seront prochainement intégrées dans les directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement).

Toutefois, les activités de transport léger de marchandises et de voyageurs relèvent de problématiques et de métiers très différents. A l'intérieur des principes généraux énoncés par la LOTI, chaque profession est régie par des textes distincts. Le registre des transporteurs de marchandises est séparé de celui des transporteurs de personnes. Pour exercer les deux professions, il est nécessaire, sauf dans quelques cas particuliers, de s'inscrire deux fois. Les doubles inscriptions sont peu nombreuses et concernent surtout des transporteurs de personnes utilisant, à titre d'activité complémentaire, la capacité résiduelle de leurs véhicules pour acheminer des colis.

Ce rapport contient donc deux parties distinctes relatives respectivement au transport léger de marchandises et au transport léger de personnes.

Les questions spécifiques aux départements et territoires d'outre-mer n'ont pas été abordés.

1.4 Remerciements

Le rédacteur remercie toutes les personnes qui ont pris sur leur temps pour le recevoir et lui faire part, parfois avec passion, de leur vision des enjeux de leurs professions.

2 Accès aux professions du transport léger de marchandises

2.1 Synthèse de la réglementation applicable

2.1.1 Principes

Le transport public de marchandises est défini par la LOTI, tout comme par le droit européen, comme « *tout ce qui n'est pas transport pour compte propre* ».

Les décrets d'application précisent, en tant que de besoin, les limites du compte propre.

La LOTI et ses textes d'application réglementent les conditions d'accès et d'exercice aux professions de transporteurs et de conducteur de véhicules de transport de marchandises.

Le code du commerce contient en outre des dispositions spécifiques : il identifie les professions de « commissionnaire de transports » et de « voiturier », précise leurs droits et devoirs et les considère comme des professions de commerce.

Il est à noter que la définition du « voiturier » au sens du code du commerce est plus étroite que celle de « transporteur » au sens de la LOTI et du droit européen. Le « voiturier » est celui qui s'engage auprès d'un « chargeur », d'un destinataire et, éventuellement, d'un commissionnaire, sur la bonne réalisation d'une prestation d'acheminement de marchandise. On peut, en France, être transporteur sans être voiturier en exerçant la fonction de « loueur de véhicules industriels » dont l'engagement se limite à la mise à disposition d'un véhicule avec chauffeur (faisant aussi, le plus souvent, office de manutentionnaire). Cette distinction, fréquente dans le transport lourd, n'est guère explicitée dans le transport léger.

Le droit européen (directive 96-26) n'est actuellement applicable qu'aux véhicules de plus de 3,5 tonnes de poids total autorisé ce qui correspond à la limite de validité du permis de conduire les véhicules légers. Les états ont la possibilité de relever ce seuil à 6 tonnes. Cette faculté n'a pas été utilisée par la France et par bon nombre de ses voisins. Elle devrait disparaître prochainement à l'occasion d'une révision de la directive.

Toute la réglementation spécifique aux transports publics de marchandises, y compris les contrats type régissant les relations entre donneurs d'ordre, transporteurs (ou loueurs) et destinataires est de la compétence du seul ministre chargé des transports.

2.1.2 Cas général

Pour pouvoir exercer leur activité, les transporteurs de marchandises doivent être inscrits sur le registre des transporteurs de marchandises, tenu par les Directions Régionales de l'Équipement, qui deviendront prochainement les Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).

Les conditions d'inscriptions – et de maintien - au registre sont, pour les plus de 3,5 tonnes définies par la directive européenne 96- 26 transposées par la LOTI (modifiée) et par le décret 99-752 :

- Honorabilité: absence de condamnation grave au casier judiciaire, avec attention particulière aux infractions concernant le droit des transports et celui du travail. Cette condition doit être respectée à la fois par le représentant légal et par le capacitaire lorsqu'ils sont distincts.

- Capacité professionnelle, justifiée par des diplômes, le succès à un examen ad-hoc ou la validation de l'expérience professionnelle;
- Capacité financière, justifiée par des capitaux propres proportionnés au nombre de véhicules mis en œuvre.

L'inscription au registre des transporteurs de marchandises est subordonnée à l'inscription préalable au registre du commerce et des sociétés (ou, pour les loueurs, au répertoire des métiers). Elle donne droit à la délivrance d'une licence communautaire et, dans les limites du justificatif de capacité financière, à autant de « copies conformes » que l'entreprise dispose de véhicules. Ces copies, qui doivent être conservées à bord, permettent aux véhicules de l'entreprise d'opérer sur l'ensemble du territoire de l'Union

La licence européenne permet l'exercice de la profession avec des véhicules de tout tonnage.

Les employés qui conduisent les véhicules de plus de 3,5 t doivent être titulaire d'une qualification, la formation initiale minimale obligatoire (FIMO, 140 heures en 20 jours) qui doit être mise à jour tous les cinq ans par une formation continue obligatoire de sécurité (FCOS, 35 heures en 5 jours).

2.1.3 Les entreprises utilisant seulement des véhicules de moins de 3,5 tonnes

Les entreprises qui n'utilisent que des véhicules légers doivent, depuis 1999 (loi « Gayssot » 98-69), être inscrites au registre des transporteurs. Initialement limitée aux véhicules à deux essieux ou plus, cette obligation a été étendue à tous les véhicules à moteur par la loi du 2006-10 du 6 janvier 2005, entraînant, à compter de 2007, l'inscription des entreprises de « courses » en motocyclette.

Ces entreprises reçoivent une licence de transports intérieurs permettant d'opérer sur le seul territoire français avec possibilité de cabotage occasionnel à l'étranger.

Les conditions sont calquées sur celles des plus de 3,5 tonnes mais certaines exigences sont allégées:

- Préalable d'inscription au registre du commerce et conditions d'honorabilité identiques à celles de la licence communautaire.
- Exigence de capacité professionnelle allégée: la licence intérieure peut être accordée au vu, outre des justificatifs nécessaires à l'obtention de la licence européenne, du baccalauréat professionnel « transport » ou d'un « justificatif de capacité » délivré après une formation d'une durée de 10 jours.
- Exigence de capacité financière limitée à 900 Euros par véhicule.
- Absence de formation obligatoire pour les conducteurs.

2.1.4 Les dérogations et exceptions à l'obligation d'inscription au registre

Les dérogations à l'obligation d'inscription au registre ne dépendent pas du tonnage du véhicule (art 17 du décret) ; elles visent principalement à préciser la limite entre compte propre et compte d'autrui:

- Transports exercés, les uns pour les autres, par les membres d'un groupement d'entreprises pour les besoins communs du groupement
- Transports de proximité dans le cadre des activités agricoles et forestières
- Acheminement de colis par les transporteurs de voyageurs exploitant des lignes régulières ou à la demande (et qui sont inscrits au registre des transporteurs de marchandises)

- Transport de matériaux par l'entreprise qui les met en œuvre, de véhicules accidentés par le dépanneur.
- Transports exécutés par la Poste, avec ses propres véhicules dans le cadre de sa mission de service public.

D'autre part, le Code du travail (article D 129-35 § 15) dresse la liste des activités qui peuvent être réalisées par les associations et entreprises agréées pour les services à la personne ou par les salariés rémunérés au moyen du Chèque Emploi Service Universel. Il s'agit, notamment de « la livraison de courses à domicile, à la condition que cette prestation soit comprise dans une offre de services comprenant un ensemble d'activités effectuées à domicile ».

Les activités correspondantes ont été considérées comme dispensées de l'obligation d'inscription au registre sans que cela soit explicitement prévu par le décret 99-752. Il n'a pas été signalé de difficulté à ce titre, les activités visées par le code du travail étant généralement confiées à des personnes salariées par le bénéficiaire et relevant, à ce titre, du compte propre.

Il apparaît cependant que les services à la personne constituent, en raison notamment du vieillissement de la population, un champ d'activité qui ne peut que se développer, avec un contenu évolutif comportant une part significative de prestations de transport réalisées par des prestataires de service non salariés par le bénéficiaire. Il y a là un enjeu de coordination entre la réglementation des transports et la politique des services aux personnes conduite par le ministre chargé du travail et des affaires sociales.

Enfin, l'entraide entre particuliers, échappe à toute réglementation à condition qu'elle ne soit pas rémunérée...

Il est à noter que les professionnels réglementés du transport léger de voyageurs, notamment les taxis et les ambulanciers, qui souhaitent acheminer des colis sont tenus de s'inscrire au registre des transporteurs de marchandises en fournissant les justificatifs de droit commun. Outre la contrainte du stage de justificatif de capacité, cela nécessite la tenue d'une comptabilité complexe, ces professions bénéficiant de la TVA à taux réduit alors que le transport de marchandises est assujéti à la TVA à taux plein. En pratique taxis et ambulances acheminent souvent quelques colis de façon informelle pour leur clients habituels. Cette activité fait l'objet d'une tolérance de fait, lorsqu'elle reste de très faible ampleur, mais est suivie avec attention par les transporteurs de moins de 3,5 tonnes, dans la mesure où la capacité d'acheminement des taxis (53 000 véhicules) et des véhicules sanitaires (27 000) est importante par rapport à celle des transporteurs légers (58 000 véhicules).

2.1.5 Le cas particulier des auto-entrepreneurs

La loi 2008-776, de modernisation de l'économie a créé un nouveau régime fiscal, celui d'auto-entrepreneur, permettant à un particulier d'exercer diverses activités non salariées, éventuellement en complément d'un emploi salarié, dans un cadre juridique et fiscal très simplifié: enregistrement sur Internet, absence d'obligations de tenue de compatibilité, d'inscription au registre du commerce ou au répertoire des métiers. Principale contrainte, le chiffre d'affaire annuel est limité à 32 000 Euros pour les activités de service.

En l'état actuel du droit le régime d'auto-entrepreneur est accessible aux transporteurs mais sans effet sur les conditions d'accès à la profession: il ne dispense ni de l'obligation d'inscription au registre du commerce ou des métiers (possible à titre « volontaire » en sus de l'enregistrement en tant qu'auto-entrepreneur), ni du justificatif de capacité, ni de la capacité financière (ce qui, en pratique, oblige à tenir une comptabilité), ni, bien sûr, de la condition d'honorabilité.

A première vue, le régime fiscal de l'auto-entrepreneur semble séduisant pour les candidats au mé-

tier de transporteur, surtout lorsque le client n'est pas assujéti à la TVA.

Toutefois, le seuil de 32 000 Euros par an est faible au regard des couts de fonctionnement d'un véhicule: certains professionnels évoquent un chiffre d'affaire de l'ordre de 45 000 € par an, hors TVA, comme seuil de rentabilité d'un véhicule de type « fourgon ». En outre, bien que relativement accessibles, les exigences de qualification et de tenue de documents administratifs imposées aux transporteurs par le code du commerce et les décrets d'application de la LOTI sont un peu lourdes par rapport aux objectifs de simplicité qui ont motivé la création du régime d'auto-entrepreneur.

En conclusion, le régime fiscal d'auto-entrepreneur s'avère inadapté à l'accession au métier de transporteur public de marchandises, tant en raison du code du commerce que des textes d'application de la LOTI.

La direction des services de transport du MEEDDM a diffusé aux préfets de régions (DRE et DREAL), une circulaire en date du 20 juillet 2009 qui explicite cette analyse des conditions dans lesquelles les auto-entrepreneurs peuvent exercer la profession de transporteur routier, tant pour les marchandises que pour les personnes.

2.1.6 Un dispositif réglementaire développé avec les organisations professionnelles et couvrant l'ensemble du transport public de marchandises.

Depuis son extension à l'ensemble des véhicules à moteur, l'obligation d'inscription au registre des transporteurs de marchandises correspond sensiblement au maximum de ce qui est possible. Le développement des dispositifs d'assistance au pédalage sur les bicyclettes conduira peut être à préciser à partir de quelle puissance un véhicule est considéré comme « à moteur ».

Les pays voisins de la France n'ont pas étendu au transport léger l'obligation d'inscription à un registre de transporteurs, sauf l'Espagne et la Belgique, mais seulement pour les véhicules d'une charge utile supérieure à 500 kg. De la sorte, une activité de transport léger sans inscription à un registre de transporteurs est possible en France sous le régime du cabotage pour les entreprises de transport léger basées dans d'autres pays de l'Union. Ce régime est restrictif (le voyage doit commencer en charge dans le pays tiers, la durée de présence sur le territoire français est limitée) mais les possibilités qu'il ouvre nécessitent d'évaluer avec attention l'impact de toute mesure qui provoquerait des disparités de compétitivité au détriment des transporteurs légers inscrits en France.

En France, l'extension de l'obligation d'inscription s'est faite à la demande des organisations professionnelles de transporteurs, dans l'espoir « d'assainir » la profession et de mettre fin à des pratiques de sous tarification, voire de travail dissimulé, très répandues et favorisées par :

- Un rapport de force structurellement défavorable aux transporteurs, parmi lesquels il y a une proportion élevée d'entrepreneurs individuels ou de petites entreprises sans organisation commerciale, alors que les donneurs d'ordre sont le plus souvent des professionnels beaucoup plus structurés, capables d'exploiter à leur profit le jeu de la concurrence.
- Un grand nombre de nouveaux entrants peu expérimentés, attirés par la facilité d'accès au métier d'artisan transporteur, son image de liberté, la croissance évidente du secteur d'activité et une perspective de promotion sociale (accès à la position de chef d'entreprise).

L'inscription au registre devait permettre :

- de mieux connaître une profession particulièrement « volatile » en raison de la faible durée de vie moyenne des nouveaux entrants
- de « tirer vers le haut » le niveau des professionnels grâce à la formation
- de prévenir l'entrée ou le maintien d'entreprises incapables de respecter la réglementation

sociale et de pratiquer une concurrence loyale, grâce aux obligations d'honorabilité et de capacité financière

- de prévenir les dérives nuisibles à la sécurité routière et à la sûreté du transport
- d'habiliter les corps de contrôle spécialisés (inspecteurs des transports terrestres) à intervenir sur route et en entreprise auprès des entreprises de transport léger et de leur permettre, ainsi, de couvrir l'ensemble de la chaîne du transport public, quel que soit le véhicule utilisé.

D'autres actions d'assainissement ont été engagées au travers notamment de la loi 95-96 du 1^{er} février 1995 qui réprime la sous traitance abusive et vise particulièrement le secteur des transports.

2.2 Etat des lieux:

Le rapport du CGEDD, rédigé en 2005 par Christian Bourget, pour dresser un « bilan de l'extension de la réglementation des transports routiers aux entreprises utilisant des véhicules légers de moins de deux essieux » contient un état des lieux complet et détaillé de cette activité et une première évaluation de l'impact de la nouvelle réglementation. On trouvera ci après une synthèse rapide des informations qu'il contient, actualisées suites aux entretiens, en juin 2009, entre le rédacteur et un échantillon de divisions transport de DRE ainsi que des représentants d'organisations professionnelles.

2.2.1 Le transport public en moins de 3,5 tonnes, partagé entre artisans et « gros » transporteurs, ne mobilise qu'une petite partie des utilitaires légers.

Nous nous intéressons au transport de marchandises pour compte d'autrui par les entreprises utilisant exclusivement des véhicules de moins de 3,5 t de PTAC.

Les statistiques du MEEDDM dénombrent, en mai 2009, 17 827 licences de transport intérieur, ce qui correspond sensiblement au nombre des entreprises spécialisées dans le transport léger et 57 885 copies de licences de transport intérieur, ce qui correspond au nombre des véhicules de moins de 3,5 t de PTAC utilisés pour le transport public léger, certains appartenant à des entreprises de transport lourd. Avec les activités connexes de manutention, les entreprises spécialisées de transport léger emploient ainsi un peu plus de 60 000 personnes.

Les statistiques relatives au « transport léger » sont imprécises dans la mesure où certaines entreprises titulaires de licences européennes le pratiquent avec une partie de leur parc, dans la mesure aussi où la forte proportion d'entrepreneurs individuels et de petites entreprises rend le suivi de la profession plus difficile : les DRE peuvent n'être informées que tardivement de la cessation d'activité d'une entreprise et ne la radier qu'après plusieurs mois.

Le nombre moyens de véhicules par entreprise de transport léger est de trois. Une petite moitié du parc est propriété d'entreprises relativement importantes (20 véhicules ou plus) mais, dans leur très grande majorité, les licences de transport intérieur sont détenues par un artisan qui exploite moins de cinq véhicules, le plus souvent un seul. La concentration est maximale en région parisienne où 0,34% des entreprises de plus de 50 véhicules détiennent 29% du parc.

Les principales activités sont (rapport de Ch. Bourget):

- Les opérations terminales de messageries (livraison de colis à des entreprises ou des particuliers)
- Les tournées urbaines, pour approvisionner des commerces ou collecter du fret, selon des

parcours réguliers

- La course à la demande, notamment, approvisionnement « express » d'industriels, pour de petits tonnages, ou en complément du transport lourd, en cas d'urgence.
- Le transport rapide de plis ou de petits colis en ville (activité de « coursier »), parfois exécuté en deux roues dans les grandes villes.

Le transport léger est majoritairement une activité de courte distance (moins de 200 km, voire à l'intérieur d'une seule agglomération) mais quelques entreprises occupent des « niches » de transport rapide à plus grande distance, en exploitant la capacité des véhicules légers à circuler à grande vitesse (130 km/h) sur autoroute ce qui les rend compétitifs par rapport à l'avion pour les expéditions de faible poids et de grande valeur unitaire.

Malgré le nombre élevé, en valeur absolue, des emplois concernés, le transport public léger de marchandises ne mobilise qu'une très faible proportion du parc des véhicules utilitaires légers (à peine plus de 1 % des 4,9 millions de « camionnettes » de moins de 15 ans immatriculées au 1er janvier 2008, dont 3 millions à usage professionnel), il emploie moins de 20% du personnel des entreprises du transport routier de marchandises et génère moins de 10 % de son chiffre d'affaire.

En chiffres ronds, aux côtés des 18 000 entreprises spécialisées dans le moins de 3,5 tonnes et de leurs 55 000 véhicules on dénombre en France, 26 413 transporteurs en plus de 3,5 tonnes qui exploitent 365 000 véhicules, soit 55 % du parc immatriculé en « poids-lourd », dont plus de 80% des tracteurs routiers.

2.2.2 Un secteur d'activité dynamique

Le secteur du transport léger est en expansion : de 2000 à 2006 la différence entre le nombre des entreprises inscrites et le nombre des entreprises radiées représente une augmentation moyenne d'environ 500 par an. La situation de crise économique qui sévit depuis fin 2007 a interrompu cette progression mais, dans la durée, les tendances restent très favorables : le développement de la vente par correspondance sous forme de e-commerce, l'étalement urbain, les exigences des municipalités quant aux modalités de livraison en ville (véhicules plus petits, horaires plus resserrés), la réduction des stocks, la pratique du juste à temps par les entreprises, conduisent à un accroissement de la demande de transport léger.

En outre, et peut être surtout, la part du compte propre est encore prépondérante dans le transport léger alors que c'est l'inverse pour le transport lourd : il s'agit, même en période de stagnation économique, d'un gisement d'activité très important pour le transport public léger, dans la mesure où les entreprises cherchent de plus en plus à externaliser leurs activités les moins spécifiques, telles que le transport.

De façon générale l'offre de transport public léger de marchandises répond à la demande de façon très réactive: en période de croissance les entreprises recrutent ou se créent rapidement. En période de réduction d'activité, les licenciements où les cessations d'activité suscitent peu d'états d'âme.

Le domaine du transport en moto semble devoir rester un secteur de niche (celui de la course urgente dans les centre ville où les conditions de circulation sont difficiles); les entreprises spécialisées se trouvent surtout en région Ile de France où la DRE en a recensé 110. Le potentiel de développement du transport en 2 roues semble modeste en raison de son coût élevé (faible charge utile) et des risques encourus par le personnel. Il pourrait toutefois y avoir quelques exceptions locales en cas de développement de grands plateaux piétonniers ou d'aggravation de la congestion urbaine.

Il est à noter que les livraisons de plats cuisinés (Pizzas) fonctionnent presque toujours sous le ré-

gime du compte propre et ne sont donc guère concernées par l'extension de la réglementation des transports aux deux roues motorisés.

2.2.3 Un secteur de promotion sociale

Malgré l'obligation d'inscription au registre des transporteurs, le transport léger est un secteur où la création et le développement d'entreprises restent particulièrement accessibles :

- Mise de fonds faible : le véhicule peut être loué ou acheté d'occasion, le capital nécessaire pour justifier la capacité financière est seulement de 900 € par véhicule.
- Qualification facile à obtenir : il suffit de suivre un stage de formation de 10 jours sans pré-requis ; un niveau de formation correspondant au brevet des collèges est suffisant pour en tirer profit. Au vu de l'attestation de stage, la DRE(AL) délivre, par délégation du préfet de région, le justificatif de capacité prévu par la réglementation.
- Honorabilité contrôlée par l'administration elle-même sans qu'une démarche spécifique autre qu'une simple déclaration soit nécessaire. Le niveau exigé est respecté par l'immense majorité des citoyens de l'Union européenne.
- Aucune autre exigence que le permis B (véhicules légers) pour la conduite des véhicules.

La seule vraie contrainte est celle de la formation préalable de 10 jours. Elle est le plus souvent financée par le Pôle emploi, par la Région au titre de la formation professionnelle ou par une structure d'insertion mais parfois payée par le stagiaire lui-même (de 800 à 1200 Euros) ;

En pratique, pour créer une entreprise de transport léger, il suffit de disposer de quelques économies, d'une promesse de commande (en général par relation personnelle avec un chargeur) et de suivre le stage qui permet d'obtenir le justificatif de capacité.

2.2.4 Un secteur où règne une concurrence impitoyable et où le droit du travail est mal respecté.

Le domaine du transport léger est ainsi un moyen privilégié d'accès au statut de chef d'entreprise. Il joue un rôle indéniable d'ascenseur social mais au prix de conditions de travail très dures pour les artisans, les chefs de petites entreprises et leurs employés : la concurrence, très vive, tire les prix vers le bas ; pour joindre les deux bouts, les chefs d'entreprises ne mesurent pas leur temps de travail et, parfois, rémunèrent incomplètement celui de leurs salariés.

La moitié environ des nouvelles entreprises disparaît en moins de trois ans ; en Ile-de-France cette proportion approcherait deux sur trois. C'est une proportion élevée pour une profession réglementée dont l'accès est, en principe, réservé à des personnes qui ont bénéficié d'une formation spécifique.

Sauf dans le domaine du déménagement, les donneurs d'ordre sont presque toujours des professionnels : lorsqu'une livraison est destinée à un particulier, la commande émane du vendeur de la marchandise et non du destinataire.

Cela crée un contexte où le rapport de force entre donneur d'ordre (chargeur) et transporteur est déséquilibré au bénéfice du donneur d'ordre. Les petits transporteurs et les artisans n'ont pas de réseau commercial et fonctionnent le plus souvent en sous traitants de commissionnaires ou de « gros » transporteurs, ou pour le compte d'un petit nombre (parfois d'un seul) chargeur important. Il s'agit souvent d'anciens salariés de leur client qui ont été encouragés à s'établir à leur compte et dont l'activité relève davantage de la location avec conducteur que de la fonction de voiturier.

Les contrôles que l'administration est en situation de pratiquer (voir plus loin) sur le transport public

utilisant des véhicules de moins de 3,5 t ne permettent pas de quantifier le respect de la réglementation mais, les entretiens avec le personnel des DRE(AL) et des inspections du travail des transports permettent d'identifier quelques tendances :

- Lorsque le donneur d'ordre est un professionnel du secteur des transports (commissionnaire, « gros » chargeur) la réglementation spécifique aux transports semble assez bien respectée (commandes passées à des transporteurs régulièrement inscrits au registre, documents d'accompagnement en règle, respect des temps de conduite maximaux...) Cette situation, plutôt favorable, résulte des exigences des chargeurs (qui produisent les documents d'accompagnement et sont très soucieux de la traçabilité des marchandises) davantage que des contrôles que l'administration exerce sur leurs sous traitants.
- La situation est moins satisfaisante lorsque les chargeurs sont des particuliers ou des clients occasionnels, notamment pour les déménagements ou le transport de plis qui sont plus facilement confiés à des personnes non inscrites au registre. De telles pratiques seraient particulièrement développées sur des territoires où le tissu social est dégradé, notamment en région Ile de France où la proportion des transporteurs en situation irrégulière atteindrait dans certains secteurs, selon la DRE, 30% de l'effectif des artisans transporteurs.
- Les personnes rencontrées n'ont pas fait part de problèmes anormaux de respect des délais et de bon acheminement de la marchandise. Ce niveau de qualité honorable semble du au savoir faire des entreprises les plus structurées – qui réalisent une part substantielle de l'activité – et au niveau d'exigence des donneurs d'ordre qui éliminent les prestataires non satisfaisants. Des inquiétudes ont toutefois été exprimées quant à la tendance récente de certains donneurs d'ordre à être moins exigeants sur la sureté dans une logique de réduction des coûts, le gain sur le transport compensant l'indemnisation occasionnelle du client.
- Les véhicules utilitaires légers qui transportent des marchandises pondéreuses, notamment pour l'approvisionnement de commerces alimentaires ou le transport de journaux sont très souvent en surcharge, qu'ils fonctionnent sous le régime du transport public ou du compte propre. Ce phénomène tend à s'aggraver avec la généralisation des hayons auto-élévateurs, dont le poids est élevé, et qui, installés sur un véhicule de moins de 3,5 t, ne laissent souvent subsister qu'une charge utile dérisoire.
- Le respect des règles relatives au temps de conduite est mal connu en raison de l'absence de chrono-tachygraphe sur les véhicules utilitaires légers. Toutefois, les caractéristiques du transport léger exposent peu à des infractions à ce titre, en raison de la brièveté des trajets et de la multiplicité des arrêts.
- Le respect du droit du travail pose problème : paiement incomplet du temps de travail (pratique très répandue de la « forfaitisation » de la durée des tournées), non respect des amplitudes maximales, embauche irrégulière de collaborateurs, voire utilisation de personnes en situation irrégulière. Le transport léger qui permet d'employer une main d'œuvre peu qualifiée fait partie des secteurs d'activité « difficiles » pour l'inspection du travail. La livraison de marchandises de faible valeur, telles que les journaux ou la publicité est particulièrement concernée. Des inspecteurs du travail ont signalé que certains « transporteurs » ne disposaient même pas de siège social distinct du domicile de l'entrepreneur, ce qui rend problématique l'accès aux documents de l'entreprise. Au dire des DRE(AL) et des organisations professionnelles, les pratiques diffèrent sensiblement d'un territoire à l'autre, selon l'importance de la population disposée à accepter de telles conditions de travail, selon aussi le dynamisme de la demande de transport léger. Les pratiques les plus dures sont signalées en région parisienne et dans certaines grandes métropoles régionales (Lille, Marseille notamment).
- Le développement des bourses de fret sur Internet permet aux transporteurs disposant de quelques employés d'accéder à des donneurs d'ordre plus variés mais favorise aussi les interventions « au noir ».

- Il existe une activité de « petits boulots » illégaux de transport léger pour le compte des particuliers. Ils constituent une concurrence déloyale pour les transporteurs « réguliers », particulièrement dans le secteur du déménagement. Ils sont favorisés par le développement de sites « d'entraide » ou de « covoiturage de colis » sur Internet. Certains de ces sites sont très structurés et parviennent à se faire rémunérer par les personnes mises en relation. Ils ne font apparaître aucune information sur les limites de ce qu'il est possible de faire légalement ni sur les risques encourus.

2.2.5 Un secteur peu exposé à la concurrence d'entreprises basées à l'étranger

Selon les DRE(AL) et les organisations professionnelles, les entreprises françaises de transport public léger sont, actuellement, peu concurrencées par le cabotage de transporteurs étrangers et ce y compris dans les régions où la géographie rend cette concurrence aisée telles le Nord Pas de Calais.

Cette situation semble résulter à la fois du niveau des prix pratiqué par les transporteurs légers français, et de l'exigence de proximité, voire de relations personnelles, manifestée par les donneurs d'ordre dans un souci de sûreté du transport (la marchandise ne doit pas se perdre). La présence de véhicules utilitaires légers immatriculés à l'étranger est parfois signalée; pour l'instant, il s'agit plutôt d'attirer l'attention sur un « danger » potentiel que de dénoncer une perte de débouché par les transporteurs locaux.

2.2.6 Un niveau de sécurité qui ne se distingue pas de celui des autres utilisateurs de véhicules utilitaires légers

En matière de sécurité routière, les statistiques disponibles ne permettent pas de distinguer le comportement des transporteurs publics de celui des autres utilisateurs de véhicules utilitaires légers parmi lesquels ils sont, comme indiqué plus haut, largement minoritaires.

Dans la mesure où les véhicules utilitaires légers constituent le segment du parc automobile le moins impliqué dans les accidents corporels de la circulation, le comportement des transporteurs légers n'a pas donné lieu, de la part des services de l'Etat, à des études spécifiques. Toutefois, cette situation favorable semble davantage tenir aux conditions de circulation des utilitaires légers (milieu urbain, arrêts fréquents) qu'à un comportement particulièrement attentionné des conducteurs : ceux-ci semblent nombreux aux stages de récupération de points...

Il n'existe pas non plus d'information structurée sur la qualité des véhicules utilisés pour le transport public léger : ils ne sont pas soumis à des obligations spécifiques de contrôle technique. La encore les transporteurs professionnels ne semblent pas se distinguer de la masse des utilisateurs de véhicules utilitaires légers.

En matière d'accidents du travail, à défaut d'études spécifiques, certains inspecteurs du travail des transports signalent une accidentologie analogue à celle des autres métiers comportant de la maintenance, c'est à dire peu satisfaisante, avec, notamment, des blessures par manque d'utilisation des équipements individuels (gants, chaussures) et des problèmes lombaires apparaissant après quelques années d'activité.

2.3 La gestion de la profession par les DRE

2.3.1 *L'inscription des nouvelles entreprises :*

Toutes les DRE consultées se déclarent à jour de l'inscription des transporteurs légers au registre ; les retards qui avaient pu être observés dans les mois qui ont suivi l'entrée en vigueur de la loi « Gaysot » ont été résorbés. La DRE Ile-de-France, réputée la plus en difficulté, annonce un délai de traitement des dossiers inférieur à deux mois, affirmation corroborée par le SNTL dont le président se déclare satisfait.

En 2007, l'inscription des transporteurs utilisant seulement des véhicules à moins de deux essieux n'a pas donné lieu à difficulté : les entreprises concernées se sont avérées peu nombreuses.

Le temps passé au traitement des dossiers est variable d'une DRE à l'autre en fonction du personnel disponible. Certaines DRE déclarent « conseiller » et « aider » les chefs d'entreprise, d'autres, notamment en Ile-de-France se montrent plus expéditives et vont, pour tenir les délais, jusqu'à pratiquer une inscription provisoire dans l'attente du retour de certificat d'inscription au registre du commerce.

La vérification de l'honorabilité, est jugée aisée grâce au fichier central du casier judiciaire.

Les justificatifs de capacité financière sont examinés de près et nécessitent parfois des demandes de pièces complémentaires mais sont rarement une cause de blocage.

Le justificatif de capacité professionnelle est délivré par la DRE, le plus souvent au vu de l'attestation de stage remise par l'organisme de formation ; le contrôle porte seulement sur l'origine de l'attestation qui doit provenir d'un organisme agréé. Ceux-ci font l'objet d'un suivi et de contrôles, non spécifiques au stage transport léger qui ne représente, le plus souvent, qu'une part faible de l'activité de l'organisme de formation.

L'attente du justificatif d'inscription aux registre du commerce est souvent la cause des délais les plus importants.

Globalement, les DRE consultées, qui semblent représentatives, n'éprouvent pas de difficulté à pratiquer l'inscription des nouveaux entrants dans des délais raisonnables.

2.3.2 *Le suivi et les contrôles.*

Le suivi administratif des entreprises de transport léger est, dans certaines DRE(AL), identique à celui des transporteurs « lourds » avec demande annuelle des éléments de bilan permettant d'apprécier la pérennité de la capacité financière. Toutefois, dans les DRE(AL) les plus chargées, cet examen n'a lieu qu'au moment du renouvellement des licences, c'est à dire tous les cinq ans. Il est pratiqué en exploitant les liasses fiscales transmises par les entreprises, ce qui nécessite de nombreuses relances consommatrices de temps, particulièrement auprès des artisans. Selon la DGITM, au 1er juillet 2009, seulement 78% des déclarations relatives à l'année 2007 et 47% des déclarations relatives à l'année 2008 étaient parvenues aux DRE(AL) pour les transporteurs en moins de 3,5 tonnes. Les entreprises qui retournent leur déclaration respectent la condition de capacité financière à 90 % environ. La proportion d'entreprises en difficulté est vraisemblablement plus élevée parmi celles qui ne répondent pas aux relances.

Lorsqu'une insuffisance de capitaux propres est diagnostiquée, les DRE demandent à l'entreprise de présenter un plan de redressement et proposent généralement à la Commission Régionale des Sanctions Administratives (CRSA) d'accorder des délais .

Sauf l'Auvergne, les DRE(AL) consultées ont déjà procédé à des radiations en CRSA pour cause d'insuffisance de capitaux propres mais il s'agit de cas extrêmes : le plus souvent l'entreprise en diffi-

culté disparaît spontanément avant le passage en commission régionale des sanctions administratives

La radiation intervient rapidement lorsque la DRE(AL) a connaissance de la disparition de l'entreprise mais il est fréquent, en particulier en Ile-de-France, mais aussi en Nord Pas de Calais, qu'une entreprise ne puisse être jointe et que la radiation intervienne par défaut de demande de renouvellement de la licence.

Les contrôles sont plus rares pour les entreprises de transport léger que pour les transporteurs en plus de 3,5 tonnes. Cela tient à plusieurs causes :

- Dans un contexte de moyens humains limités, les DRE veillent en priorité au respect de la réglementation sociale européenne par les véhicules de plus de 3,5 tonnes.
- Sur route, les transporteurs légers, qui utilisent souvent des véhicules banalisés, ne peuvent être facilement identifiés dans la masse des véhicules utilitaires dont ils représentent, au plus, quelques pour-cent ; ils sont très rarement interceptés sauf dans le cas de campagnes de pesées organisées spécifiquement pour la détection des surcharges sur ce type de véhicule. Les pesées sont alors réalisées au quai de chargement et touchent aussi bien les véhicules utilisés pour le transport public que pour le compte propre. Les véhicules en infraction sont immobilisés jusqu'à ce que le chargement ait été ramené à la valeur légale; des amendes sont infligées aux entreprises.
- Les contrôles en entreprise des durées de conduite et de repos sont peu opérants sur les entreprises de transport léger : à défaut de chrono-tachygraphe, les livrets de bord, notoirement peu fiables, sont les seuls éléments d'information disponibles. En outre les infractions les plus notoires portent sur le droit du travail qui est plutôt de la compétence des services de l'inspection du travail.
- Le contrôle de l'absence de conditions abusives dans les contrats (loi du 1^{er} février 1995) est très lourd et nécessite une coopération administrative (avec la Direction Régionale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DRCCRF) : il est réservé aux affaires les plus graves. Au dire des interlocuteurs la faiblesse de la pression de contrôle permet l'existence d'une zone grise significative.

De façon générale, le suivi et le contrôle des entreprises de transport léger est effectué à minima et selon des modalités assez différentes d'une DRE à l'autre. Celles-ci qui ont été consultées n'étaient pas en mesure d'évaluer avec précision le temps consacré aux entreprises de transport léger, sauf à dire que cette proportion était « faible » (moins de 20% pour les tâches administratives, moins de 10%, parfois beaucoup moins pour les contrôles, en raison de la priorité au contrôle du transport international).

En tout état de cause les préoccupations, dans le domaine du transport léger, sont plutôt relatives au respect du droit travail qu'à celui de la réglementation spécifique au transport.

La récent rattachement de l'inspection du travail des transport aux directions régionales du travail (futurs Direction régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi (DIRECCTE) aura pour effet de soumettre les entreprises de transport léger aux mêmes politiques de contrôle du droit du travail que les secteurs d'activité comparables, vraisemblablement avec un allègement relatif de ces contrôles pour les artisans et petits transporteurs.

2.4 Les enjeux environnementaux et de développement durable

Le transport léger de marchandises, en tant qu'utilisateur de la route, participe à la production de gaz à effets de serre et de nuisances diverses ; il est concerné par les politiques du développement

durable.

Sauf dans les quartiers commerciaux des centre ville, le transport public de marchandises par véhicules légers ne représente qu'une faible proportion du trafic motorisé (quelques %) et, de ce fait, ne justifie pas de mesures spécifiques. Il est susceptible de s'adapter facilement aux dispositions d'ordre général qui seraient prises pour améliorer les performances environnementales des véhicules. Il faut noter qu'une partie importante des livraisons est le fait de grossistes qui n'ont pas le statut de transporteur public et opèrent sous le régime du compte propre dans la mesure où ils restent propriétaires de la marchandise jusqu'à sa remise au client.

Toutefois, le fait que le développement durable soit exigeant sur le professionnalisme des acteurs plaide pour le maintien d'exigences de capacité professionnelle pour l'accès aux professions dont l'impact environnemental est sensible ; le transport léger en fait partie.

En centre ville, des politiques de livraison exigeantes quant aux horaires et aux nuisances avec, éventuellement, obligation d'utiliser des véhicules spéciaux, sont susceptibles d'être mises en œuvre par un nombre croissant de collectivités territoriales.

Ces politiques sont de nature à induire un développement des entreprises de transport public léger, en réduisant la part du transport pour compte propre, mais nécessiteront des efforts d'adaptation qui ne seront accessibles qu'aux transporteurs les plus structurés, capables à la fois d'investir dans de nouveaux matériels et de former leur personnel au respect de nouvelles règles.

Elles pourraient aussi induire des activités de transport à titre accessoire de la part de détenteurs de véhicules utilitaires légers soucieux d'optimiser l'utilisation de leur véhicule. Pour l'instant seuls les taxis et les ambulanciers sont connus pour s'intéresser, sur des créneaux très particuliers, à ce type d'activité que ni la réglementation ni le niveau des prix pratiqués dans le transport public n'encouragent.

Il est à noter, enfin, que la prochaine instauration d'une redevance pour la circulation des véhicules de plus de 3,5 tonnes sur le réseau routier national créera un avantage compétitif, modeste il est vrai, en faveur des véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes.

2.5 Evaluation du dispositif actuel d'accès à la profession

2.5.1 L'inscription au registre

La généralisation de l'obligation d'inscription au registre pour le transport léger a pour effet d'obliger les donneurs d'ordre du transport de marchandises à confier l'intégralité de la chaîne de transport à des professionnels identifiés par l'administration, professionnels dont les capacités donnent lieu à un minimum de vérification lors de leur installation et qui peuvent être régulièrement contrôlées.

Au dire des interlocuteurs rencontrés cette obligation est bien respectée par les donneurs d'ordre professionnels appartenant aux professions du transport, nettement moins bien par les particuliers où les donneurs d'ordre occasionnels, en particulier pour les transports de proximité présentant peu de risques.

L'objectif d'identification des professionnels du transport léger est ainsi atteint mais l'information collectée est peu valorisée.

En outre, le taux élevé d'échec des nouveaux entrants, y compris dans les périodes où le contexte économique est favorable, la vulnérabilité manifeste de ces derniers par rapport aux exigences des chargeurs interpelle sur les critères retenus pour l'inscription au registre.

2.5.2 L'honorabilité

C'est le point qui fait le moins difficulté : les conditions exigées sont jugées raisonnables par les personnes consultées, les modalités de vérification sont peu contraignantes tant pour les nouveaux entrepreneurs que pour l'administration de contrôle. En outre les conditions imposées aux transporteurs légers sont les mêmes que celles imposées aux autres professions du transport.

Manifestement, la condition d'honorabilité des transporteurs, plus sévère que celle du code du commerce, contribue à améliorer l'image de la profession et constitue un garde-fou salutaire pour les chefs d'entreprises.

2.5.3 La capacité professionnelle

Pour la capacité spécifique au transport léger (licence de transport intérieur), la voie d'obtention privilégiée est l'attestation de stage en organisme agréé. Les formations en lycée professionnel (bac professionnel) sont également admises mais conduisent le plus souvent à l'attestation de capacité à la licence européenne.

La reconnaissance de l'expérience professionnelle par un jury n'est admise que pour la « licence européenne » mais avec des exigences plus élevées que celles du justificatif de capacité.

D'une durée de 70 heures en 10 jours, le stage doit être produit par un organisme agréé. Il s'agit généralement de « centres » produisant l'ensemble des formations nécessaires aux professions du transport et dépendant souvent des organisations professionnelles. Ces organismes sont agréés et contrôlés par les DRE(AL).

Le cahier des charges de l'administration impose des obligations de moyens et le respect d'un programme mais ne fixe pas d'exigence précise sur le niveau des connaissances qui doivent être détenues par les personnes qui reçoivent l'attestation de stage. Celle-ci est délivrée par l'organisme de formation lui-même. Cette délivrance est systématique sauf manque d'assiduité ou incompréhension manifeste de la matière enseignée. Dans ces cas, le candidat est généralement invité à revenir, lors de la session suivante, assister aux modules qui ont fait difficulté.

Le programme de formation contient des éléments généraux sur la gestion d'une entreprise, le droit du travail, le droit du commerce avec des développements plus importants sur le droit des transports et la sécurité routière. Le champ des connaissances jugées nécessaires est peu différent de celui exigé pour l'attestation nécessaire à la licence européenne. Seules les dispositions spécifiques au transport international et aux véhicules de plus de 3,5 t ne sont pas abordées.

Pour le transport léger il n'y a pas de contrôle des connaissances par un jury indépendant mais seulement un contrôle continu en cours de stage.

Les stages se déroulent en groupes de 16 à 20 personnes, souvent moins ; les niveaux de motivation des stagiaires et les qualités pédagogiques des enseignants sont -inévitables- variables, mais souvent élevés.

Les agents des services transport des DRE(AL), sont souvent réservés sur l'utilité de la formation au justificatif de capacité pour le transport léger et disent rencontrer fréquemment de nouveaux chefs d'entreprise qui ne disposent pas de connaissances élémentaires telles que celles nécessaires au calcul d'un prix de revient...

Des visites en centre de formation, comportant des échanges avec les stagiaires ont donné une image certes superficielle (deux visites approfondies seulement, centres de formation performants) mais plus nuancée :

- les stagiaires, d'origines et de niveau de formation très divers, reconnaissent tous qu'ils n'au-

raient pas suivi de stage avant de réaliser leur projet de création d'entreprise si la formation n'était pas obligatoire,

- quelques uns ont un projet personnel solide mais beaucoup cherchent avant tout un emploi autonome et ont été conseillés par le Pôle Emploi ou un ancien employeur,
- ils reconnaissent tous le bien fondé de la démarche et son utilité, le programme est jugé pertinent, sauf pour la partie relative au fonctionnement même du service de transport, déjà connu par la plus part des stagiaires,
- l'intensité du stage est jugée excessive, ne laissant pas un temps suffisant pour le travail à domicile et la pratique d'exercices,
- les conditions d'accès à la formation et son coût ne sont pas critiqués,

Enfin les organismes de formation et certaines organisations professionnelles attirent l'attention sur le fait que, à défaut de formation obligatoire, une part significative des opérateurs du transport léger, en particulier les chauffeurs livreurs, bénéficie d'une formation continue relativement soutenue. Il s'agit du personnel de « gros transporteurs » mais aussi de grossistes ou de prestataires de service aux entreprises, qui interviennent sous le régime du compte propre. Les artisans du transport léger apparaissent ainsi en retard en matière de formation de leur personnel par rapport aux autres acteurs de la profession. Il est à noter que l'obligation de formation ne concerne pas que les transporteurs: les artisans qui s'inscrivent au répertoire des métiers doivent, depuis la loi du 23 décembre 1982, suivre une formation à la gestion.

Les caractéristiques du justificatif de capacité actuel ont été choisies pour favoriser l'inscription systématique des entreprises de transport moins de 3,5 tonnes au registre, éviter de restreindre l'accès à une profession en expansion dont le rôle en matière d'insertion sociale est appréciable, et faire face à moindre coût au nombre élevé de stagiaire généré par le fort taux de renouvellement des entreprises.

Neuf ans après l'introduction de l'obligation d'inscription au registre, ces objectifs ont été atteints, mais au prix de l'acceptation d'une proportion excessive de nouveaux entrants ne disposant pas d'une qualification suffisante pour avoir des chances raisonnables de réussite.

Il est maintenant possible de progresser et d'introduire des exigences sur le niveau de qualification associé à l'attestation de stage.

Cette réforme devra être pratiquée avec prudence, de façon à ne pas compromettre l'ouverture de la profession: dans un premier temps les exigences de résultat pourraient porter seulement sur quelques points clef tels que la capacité à calculer un prix de revient et des notions élémentaires de droit du travail.

Le niveau des exigences resterait sensiblement inférieur à celui de la capacité à la licence communautaire et ne nécessiterait pas l'organisation, très lourde pour l'administration, d'exams officiels. Les organismes de formation pourraient rester responsables de la délivrance des attestations de stage sous réserve d'une certification qualité (procédures ISO 9000) attestant le respect d'un cahier des charges à construire avec la profession. Bon nombre de ces organismes disposent déjà d'une telle certification.

Il sera nécessaire, en outre, d'intervenir auprès des prescripteurs et financeurs des stages justificatifs de capacité (pôles emploi, organismes de formation professionnelle ou d'insertion dépendant des régions et des départements) pour que ceux ci soient insérés dans un parcours de formation adapté aux pré-requis dont dispose chaque candidat: les organismes de formation signalent l'inscription, aux frais de ces prescripteurs, d'une proportion excessive de personnes qui ne sont manifestement pas en situation de tirer profit de leur stage. Celui-ci ne peut être utile qu'à des personnes qui ont

déjà une expérience du monde du transport professionnel allant au delà de la conduite d'un véhicule utilitaire léger.

S'agissant des conducteurs, les actions doivent tenir compte du fait que les entreprises du transport public ne réalisent qu'une part très minoritaire du transport au moyen de véhicules de moins de 3,5 tonnes et, autant que possible, ne pas être limitées au personnel des transporteurs publics.

Dans la mesure où les tâches qui posent le plus de problème de sécurité sont relatives à la maintenance plutôt qu'à la conduite proprement dite, il pourrait être utile, dans un premier temps, de créer une obligation d'habilitation de type CACES (Certificat d'aptitude à la conduite en sécurité, obligatoire dans les travaux publics) pour l'ensemble des chauffeurs-livreurs amenés à manipuler des charges d'un poids significatif ou à s'arrêter fréquemment sur la voie publique.

Le champ de la formation obligatoire pourrait ensuite être étendu en liaison avec les organisations professionnelles tout en restant plus léger que celui de la Formation Initiale Minimum Obligatoire (FIMO) et de la Formation Continue Obligatoire de Sécurité (FCOS) dont les exigences en matière de conduite sur route sont encore hors de portée des transporteurs légers.

2.5.4 La capacité financière

La condition de capacité financière est destinée à écarter de la profession les entreprises qui ne parviennent à fonctionner qu'en trichant avec la réglementation, c'est à dire en ne respectant pas le jeu d'une concurrence loyale. Ces entreprises sont aussi celles qui sont les moins sûres pour leurs clients.

La directive 92-26 fait du niveau de fonds propres au bilan, qui doivent être proportionnés au nombre des véhicules, le seul critère d'appréciation de la capacité financière.

En France, son adaptation au transport léger a retenu un niveau très bas, 900 Euros par véhicule lors de l'installation. C'est inférieur au besoin en fonds de roulement et équivaut, en pratique, à l'exigence de fonds propres positifs, ce qui constitue le minimum possible.

Ce type d'exigence est peu adapté à la situation des petites entreprises de transport léger qui peuvent fonctionner avec du matériel et des locaux loués sans disposer de la moindre assise patrimoniale, avec une trésorerie empruntée ou apportée par le chef d'entreprise, notamment sous forme de différé dans le prélèvement de sa rémunération, sans que cela apparaisse comme un apport au capital de l'entreprise.

En pratique, une proportion notable des entreprises de transport léger fonctionne, au moins temporairement, avec des fonds propres négatifs. La proportion des entreprises dans cette situation aurait, selon les DRE, beaucoup augmenté depuis le début de la crise et était, au printemps 2009, de l'ordre de 50% pour les artisans et petits transporteurs.

La perte de capacité financière n'est plus sanctionnée qu'avec beaucoup de retard (au moins deux ans), soit à l'occasion du renouvellement des licences (encore que des renouvellements partiels ou temporaires soient pratiqués) ou si l'entreprise a commis d'autres infractions. Le plus souvent, l'entreprise qui ne parvient pas à se redresser disparaît avant qu'une décision administrative ait été prise à son encontre.

Dans le domaine du transport léger, la condition de capacité financière ne joue donc pas le rôle qui en est attendu.

Il serait, à tout le moins, nécessaire, d'améliorer le circuit des déclarations annuelles pour réduire les délais et alléger le travail des DRE(AL). Les informations demandées aux transporteurs sont aussi transmises aux services fiscaux pour les besoins du calcul de la taxe professionnelle et de l'impôt sur les sociétés. Les services fiscaux font les relances utiles et procèdent à une saisie informatique.

Après contact avec le direction générale des finances publiques, il apparaît qu'il n'y a pas d'objection de principe à la transmission des informations utiles à la vérification de la capacité financière des transporteurs: il s'agit d'informations que chaque entreprise est tenue de rendre publiques. Cette transmission nécessitera une concertation entre les services informatiques du MEEDDM et ceux du Ministère des Finances, la production d'une requête par le prestataire de service informatique du Ministère des Finances, un autre développement pour alimenter automatiquement la base GRECO et une consultation de la Commission Nationale Informatique et Libertés pour valider la procédure retenue. Les coûts de développement ne seraient pas négligeables mais permettraient aux DRE(AL) de disposer dès l'automne de l'année N+1 d'une identification des seuls transporteurs en difficulté et de limiter les relances à ces derniers. Cette procédure concernerait tous les transporteurs assujettis (environ 50 000 entreprises), pas seulement le transport léger, et pourrait économiser quelques emplois dans le réseau des DRE(AL).

Le projet de révision de la directive européenne devrait permettre aux transporteurs de plus de 3,5 tonnes qui le désireront de fournir comme justificatif alternatif au niveau des fonds propres, une attestation d'assurance de leur responsabilité civile professionnelle.

Il serait très pertinent de transposer cette faculté aux transporteurs légers : cela donnerait lieu à un justificatif plus simple à obtenir en temps réel et communicable au chargeur. Le travail de vérification de la capacité financière serait ainsi prise en charge par l'assureur, l'administration serait en situation de faire respecter de façon plus systématique le critère correspondant.

2.6 Les attentes des organisations professionnelles dans le domaine du transport léger de marchandises

A l'exception du Syndicat National du Transport Léger, les organisations professionnelles de transporteurs ne sont pas spécifiques du transport léger de marchandises mais comportent généralement une section qui lui est consacrée.

Ces organisations sont unanimes à considérer que l'extension au transport léger de l'obligation d'inscription au registre des transporteurs a été une bonne chose et a contribué, à la fois, à « assainir » la profession et à en accroître la respectabilité. L'extension de l'obligation aux deux roues motorisée a été perçue positivement par les entreprises de course urbaine.

Elles sont unanimes aussi à réclamer de l'Etat qu'il fasse respecter la réglementation, particulièrement en combattant le travail illégal et les entreprises en situation irrégulière. Le secteur du déménagement se dit particulièrement victime de mauvaises pratiques.

Toute extension des dérogations dont peuvent bénéficier les entreprises non inscrites au registre des transporteurs pour pratiquer le transport de marchandises se heurtera à l'hostilité de principe des organisations représentant les transporteurs ainsi concurrencés. Cette attitude vise, notamment, les transports exécutés par les taxis et les ambulances pour le compte des établissements de santé même si les interlocuteurs reconnaissent assez facilement que, pour ces derniers, « le mal est déjà fait ».

Les arguments invoqués à l'encontre d'une déréglementation, outre la défense d'une disposition récemment conquise, portent sur le risque d'aggravation des pratiques déloyales par non respect de la réglementation sociale, le risque de multiplication de nouveaux entrants inexpérimentés susceptibles de remettre en cause le niveau de sûreté relativement satisfaisant dont bénéficie leur secteur d'activité. Les organisations professionnelles sont aussi très attachées à la respectabilité de leurs métiers.

Outre un discours, un peu convenu sur la sécurité, l'effet négatif d'une éventuelle déréglementation sur l'emploi est parfois invoqué : en tolérant davantage d'excès en matière de durée du travail, on

pourrait diminuer le besoin en main d'œuvre.

Les organisations professionnelles souhaitent que l'accès à la profession soit plus exigeant mais s'intéressent de façon inégale au dispositif (stage pour justificatif de capacité) actuellement en vigueur pour le transport léger. Certaines en dénoncent toutefois les insuffisances et signalent le retard en train d'être pris par les petites entreprises du transport public en moins de 3,5 tonnes en matière de formation de leur personnel, à un moment où la traçabilité des opérations et la qualité du contact avec le client sont des conditions de compétitivité.

Le développement du champ des formations obligatoires pour les conducteurs de véhicules de moins de 3,5 tonnes est jugé souhaitable mais avec des réserves sur l'accroissement du coût pour les employeurs.

Pour l'instant, le développement des services à la personnes comportant une part de transport (livraison à domicile de « commissions ») ne semble pas avoir porté préjudice aux « vrais » transporteurs mais la profession reste vigilante quant aux « dérives » éventuelles.

Le développement des bourses de fret sur internet est suivi avec inquiétude dans la mesure où il facilite le travail illégal mais aussi avec intérêt dans la mesure où il permet aux petits transporteurs de diversifier leurs débouchés.

Un renforcement des contrôles sur route est particulièrement souhaité, notamment des pesées appliquées à l'ensemble des utilitaires pour combattre les surcharges.

Avec quelques nuances, les organisations professionnelles se déclarent favorables à des mesures telles que l'identification obligatoire des véhicules légers utilisés pour le transport public, l'obligation de détecteurs de surcharge voire l'extension du chronotachygraphe à des véhicules de moins de 3,5 tonnes (avec un seuil à définir).

D'autres revendications sont plus spécifiques à la compétitivité du transport public par rapport au compte propre et font davantage difficulté par rapport au droit communautaire: accès de véhicules de moins de 3,5 tonnes au gazole professionnel, création, après formation, d'une habilitation du personnel des seuls transporteurs publics à conduire des véhicules de 6 tonnes sans permis C...

2.7 Synthèse et propositions pour l'accès aux professions du transport léger de marchandises

2.7.1 Bilan du dispositif actuel

La réglementation de l'accès aux professions du transport léger de marchandises est une originalité française qui répond d'abord à une revendication d'organisations professionnelles soucieuses de « tirer » leurs professions vers le haut, d'accroître leur respectabilité et, dans la mesure du possible, de maîtriser une concurrence qui place les transporteurs en position de faiblesse par rapport aux chargeurs. Il s'agit de demandes respectables auxquelles les gouvernements successifs se sont montrés attentifs.

Cette originalité française ne semble pas, pour l'avenir prévisible, devoir faire beaucoup d'émules à l'échelle de l'union européenne.

Son bilan, depuis bientôt 10 ans, est nuancé. Il comporte des éléments favorables :

- l'inscription des transporteurs légers au registre est un succès, y compris pour les 2 roues : les transporteurs légers sont identifiés par l'administration,
- la spécificité des entreprises de transports est, dans l'ensemble, bien respectée par les autres entreprises détentrices de véhicules utilitaires légers (celles-ci ne pratiquent pas le transport public),
- l'inscription contribue à la respectabilité de la profession, l'exigence de formation qui lui est associée a un effet limité mais positif sur le professionnalisme des acteurs,
- l'accès à la profession reste particulièrement ouvert, on n'observe pas de pénurie d'offre de transport,
- la spécificité française n'a pas suscité de désavantage compétitif par rapport aux transporteurs légers basés à l'étranger.

Ces résultats sont suffisants pour que les organisations professionnelles soient très attachées au maintien du dispositif et à un niveau de contrôle au moins égal à celui actuellement pratiqué, malgré des insuffisances significatives:

- niveau de respect du droit du travail caractéristique des professions à faible qualification, c'est à dire peu satisfaisant, et ne semblant pas avoir été amélioré par l'inscription des entreprises au registre,
- proportion élevée de nouveaux entrants ne disposant pas d'une qualification suffisante pour réussir en tant que chef d'entreprise autonome,
- condition de capacité financière mal respectée et ne jouant pas son rôle d'assainissement de la profession,
- pratiques de suivi de la profession disparates d'une DRE à l'autre, pression de contrôle faible.

En outre la réglementation actuelle ignore l'émergence de besoins nouveaux tels que le développement des services à la personne ou la recherche d'une meilleure utilisation des véhicules au travers d'une mutualisation de leur usage et des phénomènes tels que les bourses de fret ou de covoiturage sur Internet.

Pour l'administration de l'Etat, le surcoût par rapport à l'absence de réglementation spécifique au transport léger (comme dans les autres pays d'Europe), ne concerne que les DRE(AL) ; il porte sur 10 à 20 % de l'activité des divisions transports soit une trentaine d'équivalents temps plein pour l'ensemble du MEEDDM.

2.7.2 Perspectives d'évolution

L'attachement des organisations professionnelles au dispositif actuel d'accès à la profession dans le domaine du transport léger, un bilan dont les éléments sont pour partie favorables, pour partie insuffisants ou décevants mais jamais vraiment négatifs, un coût somme toute modéré pour l'administration de l'Etat, incitent à rechercher des améliorations au dispositif actuel plutôt qu'à adopter la politique de la plus part des pays européens où l'accès aux professions du transport public léger de marchandises ne fait pas l'objet d'une réglementation spécifique.

Si l'on devait envisager une modification du champ de la réglementation du transport de marchandises, il faudrait peut être examiner la distinction, originale par rapport au droit communautaire, entre le métier de loueur de véhicule industriel avec conducteur et celui de voiturier: le contrat de loueur n'est il pas la superposition d'une location de véhicule et d'un contrat de travail de type intérim? Ce point qui ne relève pas spécifiquement de l'accès aux professions du transport public léger ne sera pas approfondi dans le présent rapport.

Le métier de transporteur voiturier qui est assujetti par le code du commerce à des obligations de résultat, est réservé aux entreprises en capacité de s'engager par un contrat spécifique, la lettre de voiture, et bénéficie de privilèges sur la marchandise transportée. Il justifie, à ce titre, un suivi administratif et un contrôle périodique des capacités de l'entrepreneur, quel que soit le tonnage du véhicule utilisé. C'est le mode d'exercice habituel du transport en moins de 3,5 tonnes.

Dans ces conditions, il ne sera pas proposé d'engager un processus de « déréglementation » mais seulement de rechercher des améliorations du dispositif actuel qui puissent être mises en œuvre, autant que possible, sans alourdir les contraintes pour les transporteurs ou les coûts de gestion pour l'Etat.

Trois domaines ont été explorés:

1. la formation pour l'accès à la profession, et le personnel de conduite,
2. la gestion de la profession, en allégeant et en rendant plus pertinentes les tâches des DRE(AL),
3. l'exercice illégal de la profession, au travers de la supervision des bourses de fret ou d'échange de prestations sur Internet.

En outre, il peut être utile de confirmer, au travers des textes d'application de la LOTI que les services à la personne, tels qu'identifiés par le code du travail, ne relèvent pas de la réglementation du transport public, quitte à ce que le ministre chargé des transports soit consulté en cas de modification des dispositions de ces textes dans le champ des transports: ces services lorsqu'ils sont réalisés par des associations ou des entreprises agréées sont produits par des personnes qui ne sont pas les salariés du bénéficiaire et qui n'utilisent pas le véhicule de ce dernier.

Il ne sera pas proposé de dispositions spécifiques pour les auto-entrepreneurs : les exigences du code du commerce font que le métier de transporteur ne leur est réellement accessible qu'en se limitant à la fonction de « loueur de véhicule » et en excluant celle de « voiturier », distinction qui ne correspond pas aux usages actuels de la profession et qu'il ne serait peut être pas pertinent de favoriser. Les auto-entrepreneurs seront, par contre, très concernés par tout ce qui pourra être autorisé dans le champ des services à la personne.

Il ne sera pas non plus proposé d'intervenir sur les tolérances de fait dont bénéficient les taxis et les ambulanciers pour le transport occasionnel de petits colis, seulement de veiller à ce qu'elles ne s'étendent pas.

2.7.3 Propositions

La formation

Le dispositif actuel d'inscription obligatoire au registre après stage de justificatif de capacité a produit tous ses effets sans que la qualification des nouveaux entrants et du personnel des PME du transport léger ait atteint un niveau satisfaisant. Les propositions qui suivent visent à rechercher de nouveaux progrès sans accroître significativement les charges pour les entreprises et l'administration.

Proposition 1 : Introduire une exigence d'évaluation des connaissances dans le certificat justificatif de capacité:

Le certificat de stage devrait attester l'acquisition des connaissances les plus sensibles en matière de gestion (évaluation du prix de revient notamment) et de droit du travail. La délivrance resterait de la compétence de l'organisme de formation mais l'agrément de celui-ci serait subordonné à une certification qualité. Les modalités seraient à mettre en œuvre en liaison avec les organisations professionnelles.

Proposition 2 : Créer une certification obligatoire de type CACES pour les chauffeurs-livreurs.

Cette disposition serait applicable à l'ensemble des professions utilisant des chauffeurs livreurs, pas seulement aux transporteurs.

La gestion de la profession

Il s'agit d'harmoniser les pratiques et de les moderniser, en exploitant les nouveaux moyens informatiques des administrations et les possibilités susceptibles d'être ouvertes par l'évolution du droit communautaire.

Proposition 3 : Harmoniser les pratiques des DRE en matière de suivi de la profession.

En fonction des moyens humains disponibles, les modalités de suivi des professionnels du transport léger diffèrent d'une DRE à l'autre, particulièrement pour le suivi de la capacité financière. Il convient, en mettant à niveau, en tant que de besoin, les moyens humains de certaines DRE(AL) dont celle d'Ile de France, de rendre ces pratiques plus homogènes, notamment en matière de pièces exigées pour l'inscription au registre, de périodicité du contrôle de la capacité financière, de politique de contrôles des moins de 3,5 tonnes, sur route (surcharges) et en entreprise.

Proposition 4 : Accepter un certificat d'assurance professionnelle comme justificatif de la capacité financière:

Le justificatif de capacité financière au moyen d'une assurance professionnelle est plus adapté au transport léger que le suivi des fonds propres au travers de la liasse fiscale.

Il est proposé d'admettre comme justificatif des certificats d'assurance couvrant :

1. la responsabilité du véhicule à l'égard des tiers pour l'usage transport de marchandises,
2. la responsabilité civile professionnelle du chef d'entreprise,
3. la possibilité pour le transporteur d'assurer les marchandises qu'il transporte, au minimum à hauteur de la valeur par défaut du contrat type (actuellement 14 Euros par kilogramme).

La première assurance est déjà obligatoire en droit, la deuxième l'est en pratique, le troisième point

est plus délicat d'autant que le chargeur a la possibilité de « couvrir » le transporteur.

Les modalités précises pourraient être discutées avec les organisations professionnelles (transporteurs et assureurs) à l'occasion de la transposition de la prochaine révision de la directive européenne 92-26 qui devrait ouvrir aux plus de 3,5 tonnes la possibilité de justifier leur capacité financière au moyen d'une assurance professionnelle. Les dispositions relatives aux moins de 3,5 t, qui ne sont pas contraintes par la directive, pourraient toutefois être spécifiques.

Cette réforme permettrait aux DRE(AL) d'être plus rigoureuses en matière de suivi de la capacité financière, dans la mesure où le transporteur pourrait être de façon continue en possession des pièces nécessaires.

Elle ne constituerait pas une charge supplémentaire dans la mesure où tout transporteur fonctionnant dans des conditions normales souscrit déjà les assurances en question.

Il peut y avoir un enjeu de mise en forme du justificatif délivré par l'assureur qui actuellement n'est normalisé que pour les assurances obligatoires.

Proposition 5 : Moderniser la transmission de données entre administrations

Engager dès que possible des consultations avec le ministère des finances et la Commission Nationale Informatique et Libertés en vue de répercuter automatiquement dans le logiciel GRECO de gestion des licences de transport les informations recueillies par les services fiscaux sur les fonds propres des transporteurs.

Cela permettrait d'alléger les tâches de saisie et de relance pour l'ensemble des transporteurs, pas seulement les utilisateurs de véhicules de moins de 3,5 tonnes. Il resterait nécessaire, pour les DRE(AL) de contacter les transporteurs dont les justificatifs de capacité financière n'auraient pas été obtenus de cette façon, toute décision à leur encontre ne pouvant être prise, sous le contrôle d'un magistrat de l'ordre administratif, qu'après consultation de la commission régionale des sanctions administratives.

Cette modernisation peut être conduite concurremment avec l'ouverture de la possibilité de justifier la capacité financière au moyen d'une assurance professionnelle.

Elle permettrait d'alléger les tâches des services gestionnaires en DRE(AL) et de traiter l'information plus rapidement.

D'autres actions de même nature sont souhaitables, notamment avec les tribunaux de commerce pour une information plus rapide sur les cessations d'activité d'entreprises.

La lutte contre l'exercice illégal de la profession

La lutte contre le travail illégal n'est pas un enjeu spécifique au transport public de marchandises. Le transport léger est toutefois particulièrement concerné par le développement des bourses de fret ou de covoiturage de colis sur Internet qui, tout en répondant de façon positive à un besoin économique peuvent favoriser des pratiques illégales. Il est utile d'organiser, autant que possible en s'appuyant sur les organisations professionnelles, une supervision des sites Internet concernés.

Proposition 6 : Organiser la supervision des bourses de fret et des bourses de covoiturage de colis sur Internet.

Les bourses de fret sur Internet sont devenues des instruments de travail importants pour de nombreux transporteurs et jouent un rôle croissant dans la formation des prix.

En outre des bourses de covoiturage de colis, facilitent l'entraide mais peuvent aussi favoriser le travail dissimulé et la concurrence déloyale aux transporteurs.

Ces activités émergentes sont encore peu cadrées: il conviendrait, sans chercher à freiner leur développement, de clarifier les règles du jeu qui leurs sont applicables, notamment, la responsabilité de l'intermédiaire que constitue le gestionnaire du site, les mentions d'information obligatoires, l'obligation pour les professionnels de s'identifier en faisant connaître les activités pour lesquelles ils sont habilités. La mise au point de telles règles du jeu et, éventuellement, les compléments réglementaires qui pourraient être nécessaires.

Les organisations professionnelles seraient amenées à jouer un rôle important dans la mesure où seule l'utilisation de sites en question par les transporteurs eux même peut constituer une surveillance suffisamment assidue pour caractériser les dérives éventuelles. L'administration, quant à elle, devra se mettre en capacité de donner une suite efficace lorsque de telles dérives lui auront été signalées.

Ce besoin de supervision n'est pas spécifique au transport léger et nécessite des consultations qui vont au delà du champ du présent rapport.

Les prestations annexes aux services à la personne.

Proposition 7: Ajouter aux activités dispensées d'inscription au registre des transporteurs de marchandises (article 19 du décret 99-752), les activités de transport annexes aux services à la personne, tels que définis par les articles L 129-1 et suivants du code du travail.

Il s'agirait d'une clarification juridique sans effet immédiat sur la réglementation applicable mais qui montrerait que les difficultés que la réglementation relative aux transports de marchandises pourrait susciter pour le développement des services à la personne seront à rechercher dans le champ de la réglementation relative à ces services, le ministre en charge des transports étant consulté en tant que de besoin.

3 Accès aux professions du transport public léger de personnes

3.1 La multiplicité des statuts.

En application de LOTI (article 7), les entreprises de transport public de personnes doivent être inscrites à un registre tenu par les autorités de l'Etat.

Contrairement à ce qui est observé pour le transport de marchandises, il n'existe pas de registre unique. La LOTI et son décret d'application 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ont laissé subsister les réglementations particulières qui préexistaient et qui concernent:

- les taxis,
- les voitures de petite remise,
- les voitures de grande remise,
- les ambulances,
- les voitures de pompes funèbres

Chacune de ces activités, pratiquées presque exclusivement avec des véhicules de 9 places ou moins, dispose de sa propre réglementation, gérée par un ministère distinct de celui en charge des transports.

Le registre des transporteurs publics de personnes, tenu par les DRE(AL) est le registre par défaut auquel doivent être inscrits toutes les entreprises qui pratiquent des transports routiers de personnes ne relevant pas d'une des réglementations particulières et ne pouvant être considérés comme des transports privés ou pour compte propre.

Le décret 85-591 prévoit plusieurs régimes dérogatoires bénéficiant de modalités très simplifiées d'inscription au registre et qui concernent essentiellement le transport au moyen de véhicules de 9 places ou moins dans les cas non prévus par les réglementations particulières.

Le décret 87-242 du 7 avril 1987 a complété le décret 85-891 pour préciser le champ des « services privés ». Il ne fait pas de différence selon la taille des véhicules utilisés. Les services privés ne donnent pas lieu à inscription au registre. Ils étaient, à l'origine, soumis à déclaration préalable, cette obligation a été abolie en 2007. Les services privés ne peuvent concerner que les transports organisés par les collectivités territoriales, les établissements scolaires, et certains établissements pour personnes âgées pour l'exercice de leurs compétences ainsi que des transports de clientèle, sous réserve que le véhicule soit conduit par le personnel de l'organisateur du transport et que celui-ci soit fourni à titre gratuit.

Le transport de personnes est qualifié de compte propre lorsque le conducteur est salarié par les personnes transportées, ou par le même employeur que ces personnes dans le cadre de leur activité professionnelle.

Il est à noter que les services à la personne définis par les articles L 7231-1 et D 7231-1 du code du travail n'évoquent pas le paiement du véhicule ce qui suppose que le bénéficiaire sera transporté avec son propre véhicule et que l'activité de transport relèvera du compte propre. Toutefois l'utilisation du véhicule du prestataire de service n'est pas interdite ce qui peut être une source de difficulté.

Les professions réglementées recouvrent la plus grande partie de l'activité des transports publics de personnes au moyen de véhicules de moins de 9 places. Les ordres de grandeur, en nombre de véhicules utilisés à plein temps sont:

· Taxis:	51 000
· Ambulances et véhicules sanitaires légers:	26 000
· Inscriptions dérogatoires au registre des transporteurs de voyageurs:	10 000
· Véhicules de moins de 9 places exploitées par les transporteurs publics:	5 000
· Pompes funèbres:	7 400
· Voitures de petite remise:	2 000
· Voitures de grande remise:	1 700
Total:	env : 100 000 (en tenant compte des doubles inscriptions)

A titre de comparaison, il est inscrit au registre non dérogatoire des transporteurs publics de voyageurs, 5 976 entreprises qui exploitent environ 90 000 véhicules de plus de 9 places.

Chaque réglementation particulière prévoit des conditions d'accès spécifiques aux professions concernées et a été construite comme si le métier qu'elle régit devait être l'occupation exclusive des entreprises concernés.

Depuis quelques années, les frontières entre professions tendent à se brouiller, notamment en raison du développement de transports occasionnels de petits groupes et des besoins de transports pour raison médicales de personnes, le plus souvent âgées, dont l'état ne nécessite pas un véhicule aménagé.

Il se pose donc un problème d'harmonisation de l'accès à ces professions qui interpelle le ministre en charge des transports en tant que responsable du statut par défaut, même si ce statut ne concerne qu'une petite partie (environ 15%) des véhicules concernés. Il appartient aussi au ministre en charge des transports de veiller, conformément aux orientations de la LOTI, à ce que l'ensemble des besoins de transport soit satisfait dans de bonnes conditions, à un moment où la demande de transport public en petits véhicules s'accroît et où les professions concernées peuvent contribuer aux politiques de développement durable en réduisant le besoin en véhicules individuels privés.

Le présent rapport ne prétend pas proposer une solution à ces problèmes de nature interministérielle mais fournit, sous forme d'un tableau (en annexe) et d'une note pour chaque statut, une analyse des enjeux, puis un diagnostic de la situation et quelques propositions sous forme de pistes à approfondir.

La partie analytique traitera successivement, après quelques éléments généraux de contexte:

- Les professions inscrites au registre des transporteurs publics de voyageurs,
- Les voitures de petite et de grande remise, ainsi que les motos-taxis, phénomène nouveau, géré en attente de textes spécifiques,
- Les ambulances et véhicules sanitaires légers,
- Les services à la personne dans leur interface avec le transport public.

Les véhicules de pompes funèbres ne seront évoqués que pour mémoire.

3.2 Des professions plutôt protégées

Le contexte socio-économique dans lequel s'exercent les activités de transport léger de voyageurs est très différent de celui des transports légers de marchandises : l'accès aux professions est moins ouvert, le jeu de la concurrence est moins dur (la compétition porte davantage sur l'accès à la clientèle que sur les prix), le droit du travail est mieux respecté.

Les difficultés portent sur des problèmes de frontière : certains professionnels souhaitent exercer, à titre accessoire, des activités relevant d'une autre profession du transport de voyageurs, voire du transport de marchandises et le font parfois dans des conditions irrégulières. Il existe une zone grise aux limites du covoiturage et des services à la personne mais le travail illégal semble moins développé que dans le transport léger de marchandises. D'autre part, les pouvoirs publics doivent, depuis peu, faire face à l'apparition de moto-taxis.

Certains secteurs d'activité se développent rapidement, en particulier le transport à la demande de petits groupes et les transports annexes au service à la personne, pour les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.

La rigidité de la réglementation actuelle pourrait susciter une insuffisance de l'offre de service ou des prix inabordables. Le présent rapport s'efforce d'identifier ces problèmes mais le temps disponible n'a pas permis de les quantifier.

Il est à noter que les textes relatifs au transport de voyageurs n'exigent généralement pas l'inscription des entreprises au code du commerce.

Comme pour le transport de marchandises, le régime fiscal d'auto-entrepreneur créé par loi de modernisation de l'économie (4 août 2008) permet l'exercice de la profession de transporteur de personnes sous réserve de remplir les conditions d'honorabilité, de capacité professionnelle et de capacité financière. En pratique, tout comme pour les marchandises, le respect de ces conditions, précisé par la circulaire DST du 20 juillet 2009 (CF page 14), n'est guère compatible avec le régime de l'auto-entreprise sauf pour certaines activités dérogatoires de faible importance.

La réglementation française relative au transport public au moyen de moins de véhicules de 9 places ou moins est complexe mais chaque pays européen a des spécificités en ce domaine.

Le droit européen (directive communautaire 96-26 relative aux transports routiers) n'harmonise les conditions d'exercice du transport routier de voyageurs que pour les véhicules de plus de 9 places. Il oblige toutefois les autorités organisatrices qui conventionnent des lignes régulières ou des services spécialisés à mettre en concurrence les prestataires et à permettre aux transporteurs de tous les pays de l'Union d'accéder à la commande. Cette disposition s'applique aux services exécutés avec des véhicules de 9 places ou moins.

Pour l'instant la pénétration des transporteurs étrangers utilisant des véhicules de 9 places ou moins, semble anecdotique, que ce soit au titre des transports conventionnés ou au titre du cabotage.

Même si un maximum de vigilance est toujours de mise, le niveau de sécurité du transport de voyageurs par autocar ou autobus est jugé satisfaisant en France. Il n'existe pas de statistique spécifique aux transports publics utilisant des véhicules de 9 places ou moins, au delà du constat que le transport public mobilise moins de 0,5% du parc de véhicules légers en circulation.

De façon générale, le niveau d'exigence en matière de qualité des véhicules (contrôle technique) et

de formation des conducteurs utilisés par les professions réglementées est élevé et précisé par des textes particuliers (sauf régimes dérogatoires et petite remise).

3.3 Les divers statuts

3.3.1 *Transporteurs inscrits au registre des transports publics de voyageurs.*

Il s'agit du régime de droit commun, régi par le décret 85-891 du 16 août 2008.

Il a été construit pour organiser les lignes régulières ou à la demande de transports collectif sur route, urbains ou interurbains, et les transports dits occasionnels.

Sauf à l'international, les lignes régulières ou à la demande, font l'objet de conventions, conclues généralement après appel d'offre, avec une collectivité territoriale autorité organisatrice: les transporteurs non conventionnés ne sont pas autorisés à concurrencer le service public.

Le régime des transports occasionnels concerne obligatoirement des voyages planifiés à l'avance et qui peuvent, soit être vendus à la place avec retour obligatoire au point de départ, soit être vendus, de façon collective à un groupe constitué à l'avance. Ces dispositions empêchent d'utiliser le régime des transports occasionnels pour faire concurrence aux services réguliers (en vendant des places en cours de route) et aux taxis (en ne prenant qu'un seul client).

Le décret vise les transports par autobus ou autocar mais n'interdit pas l'utilisation de véhicules de 9 places ou moins. Ceux-ci sont notamment utilisés par des transporteurs publics pour le transport scolaire en zone à faible densité (sous le régime des lignes régulières conventionnées), pour des transports spécialisés (handicapés en fauteuil roulant, transports à la demande de personnes âgées en zone peu dense) et pour le transport occasionnel de petits groupes.

Le transport par autocar est réalisé par près de 6 000 transporteurs publics qui exploitent la plus grande partie d'un parc national de 95 000 véhicules de plus de 9 places. Il s'agit d'un secteur relativement concentré, où la part des artisans est réduite et dont l'activité, après plusieurs décennies difficiles, se développe à nouveau depuis une quinzaine d'années, mais à un rythme modéré.

La tenue du registre et les contrôles sont confiés aux Directions Régionales de l'Équipement (bientôt Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement).

Les conditions d'accès à la profession sont transposées de directives communautaires :

- Honorabilité : la même que pour les marchandises (mais n'est exigée que pour l'attestaire).
- Capacité professionnelle : attestation obtenue après examen organisé par la DRE(AL), suite à une formation de 25 jours au minimum, par un organisme agréé. Le taux d'échec aux examens d'accès à l'attestation est élevé (comme pour l'attestation marchandise). L'attestation peut aussi être délivrée, par « équivalence » aux titulaires d'un diplôme de l'enseignement professionnel (cette voie d'accès tend à devenir prépondérante), ou par reconnaissance de l'expérience professionnelle (comparution devant une commission).
Il n'existe pas de « justificatif » allégé pour l'exploitation de véhicules de moins de 9 places. Les conducteurs de véhicules de plus de 9 places doivent être titulaires, outre du permis D, de la FIMO et suivre les FCOS. Aucune formation du conducteur, autre que le permis B n'est exigée, en transport public de personnes avec un véhicule de 9 places ou moins, alors qu'il en est exigé pour la conduite de taxis ou de véhicules sanitaires.
- Capacité financière : 1 500 Euros de capitaux propres par véhicule pour les moins de 9 places, 9 000 euros pour le premier véhicule, 5 000 pour les suivants de plus de 9 places. L'inscription au registre du commerce n'est pas exigée.

La licence est valide sur l'ensemble du territoire de l'union européenne. Des licences intérieures sont

délivrées aux entreprises utilisant exclusivement des véhicules de 9 places ou moins (non éligibles à la licence communautaire) ou des véhicules qui ne sont pas destinés à quitter le territoire français (notamment des autobus urbains). Une copie conforme doit se trouver à bord de chaque véhicule.

Ces licences permettent de pratiquer des transports conventionnés pour le compte d'une autorité organisatrice (généralement après mise en concurrence), ou des services occasionnels.

L'inscription au registre ne peut être refusée lorsque les conditions d'accès à la profession sont respectées (régime de la liberté d'installation).

La réglementation prévoit (article 5-4 du décret 85-891) un régime dérogatoire, sans conditions de capacités professionnelles ou financières, pour des activités qui sortent du champ d'intervention des transporteurs de droit commun ; quatre situations sont identifiées :

- 5-4 a : intervention de particuliers ou d'associations pour pallier, avec un seul véhicule léger, aux carences du transport public, dans le cadre d'une convention avec une autorité organisatrice. Concerne surtout le transport scolaire en zone à faible densité, soit, en total national, quelques centaines de véhicules utilisés à temps très partiel.

- 5-4 b : activité accessoire d'une activité autre que le transport public routier de personnes par une entreprise qui ne possède qu'un seul véhicule affecté à cet usage. Cette disposition est très souvent utilisée: on dénombrait, au niveau national, environ 10 500 inscriptions au printemps 2009. Elle permet notamment à de nombreux taxis d'exécuter des transports scolaires conventionnés pour le compte des collectivités territoriales. Elle permet aussi à des transporteurs de marchandises de saisir des opportunités locales, notamment pour du « ramassage » de personnel; elle peut aussi faciliter la mutualisation de ce ramassage entre plusieurs entreprises. Elle n'est pas limitée aux véhicules de moins de 9 places ce qui est critiqué par les organisations professionnelles de transporteurs de voyageurs même si l'utilisation dérogatoire d'autocars semble rester exceptionnelle.

- 5-4 c : véhicules de tourisme et de loisir autres que les autocars : concerne notamment les véhicules de type « petit train touristique ». il s'agit d'un « créneau » tout à fait distinct de celui des transporteurs classiques.

- 5-4 d : régies de collectivités territoriales pour des transports non commerciaux dans la limite de deux véhicules qui peuvent avoir plus de 9 places (quelques centaines d'inscription au niveau national pour les situations qui ne relèvent pas des services privés du décret 87-242).

Le nombre des dérogations art 5-4 b augmente rapidement, celui des copies de licences intérieures également sans qu'il ait été possible d'identifier la part correspondant aux véhicules de 9 places ou moins.

L'article 5-4 devra être prochainement modifié, à la fois pour prendre en compte la nouvelle réglementation relative aux taxis (qui pourraient être autorisés de plein droit à pratiquer des transports réguliers ou à la demande conventionnés avec les collectivités territoriales) et pour transposer la prochaine révision de la directive communautaire (qui définit, pour les plus de 9 places, des critères de dérogation un peu différents de ceux du décret actuel, basés sur la distance de transport et la vitesse du véhicule plutôt que sur la nature du service rendu).

Compte tenu de la sociologie des entreprises, la gestion des professions du transport de voyageurs pose peu de problèmes aux DRE(AL). Les interlocuteurs sont le plus souvent compétents, les infractions rares, les problèmes de capacité financière peu nombreux, les passages en commission des sanctions administratives très rares.

Les organisations professionnelles de transporteurs de voyageurs sont très attachées au caractère

relativement contraignant de l'accès à leur profession, défavorables à l'extension du champ des dérogations et souhaitent l'institution d'obligations de formation pour les conducteurs de véhicules de 9 places ou moins.

Les quelques entreprises spécialisés dans le transport en 9 places ou moins sont celles dont les problèmes de frontière avec les autres professions réglementées sont les plus fréquents.

Le dispositif d'accès à la profession fonctionne de façon satisfaisante mais la relative difficulté de l'examen de capacité constitue un frein certain au développement d'entreprises spécialisées dans le transport avec des véhicules de 9 places ou moins.

A la date de rédaction du rapport, il ne semble pas que des auto-entrepreneurs aient bénéficié d'inscription au registre, sauf peut être au titre du 5-4 a. Certaines DRE(AL) reçoivent toutefois des demandes de renseignements de personnes désirant s'installer sous ce régime en tant que transporteurs de personnes.

3.3.2 Les taxis

Les taxis sont régis par une législation spécifique: lois du 13 mars 1937, du 20 janvier 1995 (modifiées) et leurs décrets d'application. L'administration compétente est le Ministère de l'Intérieur.

Selon la loi, « l'appellation de taxi s'applique à tout véhicule automobile de neuf places assises au plus, y compris celle du chauffeur, muni d'équipements spéciaux, dont le propriétaire ou l'exploitant est titulaire d'une autorisation de stationnement sur la voie publique en attente de la clientèle, afin d'effectuer à la demande de celle-ci et à titre onéreux le transport particulier des personnes et de leurs bagages. »

Les autorisations de stationnement sont spécifiques à une commune de rattachement ou à un groupement de communes. Elles sont délivrées par le maire ou, sur le périmètre des taxis parisiens (ancienne Seine, aéroports d'Orly et Roissy), par le préfet de police, après avis d'une commission communale ou départementale des taxis et voitures de petite remise. Cette commission, où la profession est représentée, apprécie notamment si les besoins sont satisfaits par les taxis déjà en activité. De nouvelles autorisations ne peuvent être délivrées que si l'état des besoins le justifie.

Les autorisations de stationnement sont cessibles sous forme d'un droit de présentation, à titre onéreux, d'un successeur en cas de cessation d'activité. Leur valeur patrimoniale est très variable selon les localités, en fonction du « marché » local et du nombre de taxis qui se le partagent. Les prix de cession, faibles en milieu rural, peuvent atteindre des valeurs élevées, on parle de 200 000 Euros, dans certaines grandes villes.

L'exploitation de l'autorisation de stationnement peut être confiée à un salarié ou à un locataire titulaire d'une carte professionnelle.

Les taxis doivent arborer une signalétique et appliquer, au moyen de leur taximètre, un barème fixé, après avis de la commission, par l'autorité qui délivre les autorisations de stationnement. Ils peuvent, sur réservation préalable, aller chercher des clients dans une commune autre que celle de rattachement.

L'exercice de la profession de conducteur de taxi nécessite une carte professionnelle délivrée par le préfet aux titulaires d'un certificat de capacité professionnelle qui respectent des conditions d'honorabilité.

La capacité professionnelle est reconnue à l'issue d'un examen relativement exigeant, préparé par

des centres de formation agréés, et organisé par la préfecture. Il porte, sous forme de modules, sur la réglementation, sur la conduite et sur la connaissance du territoire où le taxi est susceptible d'intervenir. Il est exigé une bonne maîtrise des matières inscrites au programme mais celles-ci ne nécessitent pas de pré-requis autre que la connaissance de la langue française.

Les formations sont organisées par la profession de façon proportionnée aux besoins estimés.

La capacité professionnelle ne différencie pas le chef d'entreprise du conducteur de taxi: l'artisanat est le mode de référence d'exercice de la profession de taxi.

Les conditions d'honorabilité sont voisines de celles de l'accès au registre des transporteurs mais avec quelques différences: les conditions relatives au respect du droit des transports publics et du droit du travail sont remplacées par celles relatives à la réglementation des taxis. Le non respect de ces conditions entraîne la perte de capacité professionnelle.

Il n'y a pas de condition de capacité financière ce qui est cohérent avec l'absence de liberté d'installation à laquelle la profession est assujettie.

On dénombrait, en 2008, 51 232 autorisations de stationnement (dont 15600 pour les taxis parisiens) pour 27 000 entreprises environ.

Depuis plusieurs années, la clientèle potentielle des taxis est nettement orientée à la hausse mais la profession est confrontée à divers problèmes d'adaptation:

- En milieu rural, un artisan taxi doit pouvoir, pour rentabiliser son exploitation, pratiquer largement des transports conventionnés avec les collectivités territoriales, en particulier des transports scolaires (dans le cadre de dérogations art 5-4 b, CF plus haut), ainsi que, le transport de personnes âgées ou malades aidées par la sécurité sociale.

- Apparition d'une pénurie de taxis, suite à une politique restrictive de délivrance de nouvelles autorisations. Cette politique a été conduite à la demande de la profession dans de nombreuses villes dont Paris, en vue de garantir un niveau d'activité confortable à chaque artisan taxi et de soutenir la valeur patrimoniale des autorisations de stationnement, en vue aussi, coté pouvoirs publics, de maintenir à un niveau relativement modéré le barème des courses.

Cette situation, particulièrement sensible sur le périmètre des taxis parisiens est préjudiciable à la qualité du service public confié aux taxis; elle a entraîné une inflation du pris de rachat des autorisations de stationnement et favorisé l'émergence d'une concurrence illégale aux taxis.

- Obsolescence du dispositif de formation des conducteurs de taxis qui provoquait une pénurie de personnel qualifié et gênait sa mobilité géographique.

- Erosion de l'avantage constitué par le monopole du stationnement sur la voie publique dans l'attente de clients: à l'époque du téléphone portable et du radiotéléphone, ce mode d'accès à la clientèle ne fonctionne plus guère que dans les aéroports et les grandes gares; les autres courses donnent lieu, majoritairement, à réservation téléphonique.

- Décalage entre les interlocuteurs institutionnels des taxis (les préfets et les maires) et les autorités organisatrices de transport qui leur apportent une part croissante de leur chiffre d'affaire et seraient les mieux à même de valoriser la profession dans le cadre des politiques de déplacements dont elles sont responsables.

- Pratique générale des paiements en liquide ne facilitant pas des discussions confiantes entre la profession et les pouvoirs publics sur les enjeux financiers de la profession.

· Emergence d'offres nouvelles de transports urbains tels que les Velib, les moto-taxis et peut être prochainement des « Autolib » de nature à déstabiliser la clientèle des taxis si ces développements ne sont pas coordonnés avec la gestion de la profession.

Face à cette situation, Mme la Ministre de l'Intérieur a commandé au préfet Pierre Chassigneux un rapport, remis en mars 2008, sur la base duquel un protocole d'accord relatif à l'évolution de la profession de taxi a été conclu le 28 mai 2008 avec les organisations professionnelles concernées.

Ce protocole est en cours de mise en œuvre. Il ne modifie pas la législation relative aux taxis mais modernise la réglementation et prévoit une politique d'accroissement progressif de l'offre. Il ne remet pas en cause la cessibilité des autorisations de stationnement et s'efforce de ne pas en détruire la valeur patrimoniale.

Sur le territoire des taxis parisiens la politique d'accroissement progressif du nombre des licences, engagée depuis 2002, est confirmée, avec un objectif de 20 000 « équivalents taxis » en 2012 (une partie de l'accroissement sera obtenu en exploitant en deux postes quotidiens une partie des licences). Un renforcement de la lutte contre les taxis illégaux est aussi en cours de déploiement.

Sur le reste du territoire un système d'indicateur de nature à objectiver l'évaluation des besoins sera mis en place; la décision restera de la compétence des maires concernés.

Le décret 2009-72 du 20 janvier 2009 a modernisé les conditions de délivrance de la carte professionnelle de conducteur de taxi avec un nouveau programme de formation et un examen modulaire, dont une partie des unités de valeur a une validité nationale, ce qui facilitera la mobilité professionnelle. Une formation continue est prévue tous les cinq ans.

Un autre décret, en cours de mise au point, modernisera les dispositions relatives à la signalétique, aux taximètres (qui enregistreront la totalité des recettes) et devrait prévoir une inscription automatique des taxis au registre des transporteurs publics de voyageurs pour les transports réguliers et à la demande: une mention complémentaire serait ajoutée à l'article 5-4 du décret 85-891 relatif aux inscriptions dérogatoires.

Les taxis seront ainsi habilités à conventionner avec les autorités organisatrices sans formalité supplémentaire. En l'état actuel des réflexions, cette inscription ne permettra pas les transports occasionnels non facturés au moyen du taximètre.

3.3.3 Voitures de petite et grande remise, moto-taxis.

Les voitures de remise sont des services de location de voiture avec chauffeur pour le transport de passagers et de leurs bagages à la convenance du client.

Petite remise

La petite remise (ou simplement « remise » depuis le décret du 17 août 1995) est régie par la loi du 3 janvier 1973 et son décret d'application N° 73-225 du 2 mars 1973.

L'activité est soumise à autorisation préfectorale prise après avis de la commission des taxis et véhicules de remise, en respectant l'avis conforme du maire dans les communes où il existe des taxis.

Les autorisations ne sont pas cessibles.

L'accès à la profession n'est pas soumis à condition particulière. L'exploitation est libre sous réserve de respecter l'objet légal de la petite remise et de soumettre le véhicule à un contrôle technique périodique.

Le régime de la petite remise a été créé pour régulariser des pratiques existant antérieurement. La délivrance de nouvelles autorisations serait exceptionnelle. Selon le rapport Chassigneux, il existait, en 2008, environ 2000 voitures de petite remise, fréquemment exploitées par des entreprises de taxis.

Grande remise

La « grande remise » est une prestation de location avec chauffeur de voiture de haut de gamme. C'est une activité réglementée par les articles R 231-1 et suivants du code du tourisme.

Le registre des véhicules de grande remise est géré par les services du ministère du tourisme.

Le nombre de voitures à mettre en circulation est défini par la préfecture de Police (pour Paris) ou par les préfectures ailleurs, après avis du comité départemental du tourisme et de la commission des taxis et véhicules de remise. Les demandes de nouvelles licences peuvent être refusées si l'offre existante est jugée suffisante.

Les voitures de Grande Remise et de Tourisme sont obligatoirement des voitures et des micro-bus haut de gamme.

Les voitures ont d'une puissance fiscale de 9 CV au moins pour les moteurs à essence et de 6 CV au moins pour les moteurs diesel et comportent 4 portes et 5 places maximum pour une longueur minimale hors-tout de 4,50 m et d'une largeur minimale de 1,70 m.

Les micro-bus ont une puissance fiscale de 6 CV au moins et comportent 3 portes et 9 places maximum y compris le chauffeur.

Le parc de véhicules de grande remise représente en France, 1765 véhicules pour 280 entreprises, soit une moyenne de 7 véhicules par entreprise.

Les entreprises de grande remise sont essentiellement concentrées sur la région Ile-de-France (180 entreprises et 1402 véhicules) et la région Provence – Alpes - Côte d'azur (37 entreprises et 212 véhicules).

Pour diriger une société de Grande Remise, le chef d'entreprise doit être titulaire d'une capacité d'entrepreneur de remise et de tourisme, délivrée après examen passé sous le contrôle du ministère du Tourisme (examen d'état).

L'entreprise doit être titulaire d'une licence d'exploitation dite "Licence G.R."

Les voitures doivent passer tous les ans une visite technique qui porte tant sur l'état mécanique que sur la carrosserie, le confort et la vétusté. A la suite de cette visite, une autorisation de circuler d'un an est délivrée. Une plaque distinctive est affectée à chaque voiture. Elle porte le numéro du département et le numéro de l'autorisation de circulation.

Enfin les chauffeurs sont détenteurs d'un Certificat d'Aptitude Professionnelle spécifique à la conduite des voitures de Grande Remise.

A la connaissance des DRE, la grande remise est une profession gérée de façon protectrice des entreprises en place, où les créations sont rares et qui ne pose guère de problèmes d'interface avec les autres professions du transport léger.

Moto-taxis

Il s'agit d'une activité récemment apparue en région Parisienne pour le transport rapide d'hommes d'affaire pressés, en particulier en provenance ou à destination de l'aéroport de Roissy.

Leur nombre se chiffre en dizaines.

N'étant pas des automobiles, les moto-taxis n'ont pas été considérés comme des taxis illégaux. Ne pouvant transporter qu'un seul passager, elles ne constituent pas non plus des transports collectifs éligibles aux régimes dérogatoires prévus par l'article 5-4 du décret 85-891 (accès aux professions de transporteur de voyageurs).

Les moto-taxis se sont ainsi développées sous un régime de tolérance, dans un vide juridique peu cohérent avec les principes de la LOTI.

Le ministère de l'Intérieur prépare un texte qui devrait permettre d'officialiser les moto-taxis sous un régime proche de la Grande Remise, c'est à dire en les réservant à des prestations de haut de gamme, vendues à un prix tel qu'il n'y ait pas de problème de concurrence avec les modes de transport plus classiques, et permettant le respect d'exigences sévères en matière de sécurité.

Cette orientation apparaît pertinente et n'impliquerait pas les services du MEEDDM dans la gestion de la profession de moto-taxi.

Les moto-taxis resteraient ainsi une activité de niche dont le développement resterait modeste et qui n'interférerait guère avec les activités des taxis à quatre roues et des transporteurs publics.

3.3.4 Ambulances et véhicules sanitaires légers,

Il s'agit d'une profession réglementée par les articles L6311-1 et suivants du code de la santé.

Le transport des personnes dont l'état nécessite un véhicule spécialement équipé doit être prescrit par un médecin et ne relève pas du transport public de voyageurs mais des professions médicales. Des considérations d'hygiène, de coût et les conventions passées avec les services hospitaliers ou la sécurité sociale font que les ambulances ne peuvent guère être utilisées en dehors de leur vocation médicale.

Lorsque des personnes dont l'état de santé est moins délicat doivent être déplacées pour raisons médicales, le corps médical prescrit l'utilisation de véhicules sanitaires légers (VSL) qui sont des véhicules légers sans équipement spécifique, généralement exploités par une entreprise d'ambulances, et conduits par un opérateur disposant d'une qualification adaptée mais relativement légère.

L'exploitation de véhicules sanitaires légers est autorisée par le préfet, après instruction par les services de santé, pour ce qui est des caractéristiques du véhicules et de la qualification de l'opérateur. L'effectif de la profession est contrôlé au travers des conventions avec la sécurité sociale, dimensionnées en fonction des besoins à satisfaire.

Lorsque l'état du patient ne pose pas de problème particulier, le corps médical peut prescrire le recours à un transporteur quelconque, en général un taxi, exceptionnellement un transporteur public intervenant sous le régime du transport occasionnel.

Il y donc un recouvrement entre les domaines d'intervention des véhicules sanitaires légers, des taxis et des transporteurs publics, d'autant que le patient est souvent partie prenante dans le choix de son transporteur.

En général, les services de santé veillent à ce que l'effectif des véhicules sanitaires soit tel qu'ils soient complètement utilisés pour les transports prescrits par le corps médical et ne soient pas tentés de sortir de leur champ de compétence. Une part significative des transports pour raisons médicales, ceux qui concernent les personnes dont l'état ne fait pas difficulté, est ainsi confié à des taxis.

Le nombre des véhicules utilisés pour des déplacements médicaux est estimé à 27 000 environ, dont 15 000 VSL, à comparer à 51 000 taxis. Avec le vieillissement de la population et la tendance au regroupement des établissements hospitaliers, les transports à motivation médicale ou concernant des personnes fragiles sont susceptibles de se développer et posent un problème de coordina-

tion entre la gestion des professions de taxis et de transport sanitaire. Cette situation justifie aussi une attention particulière à la qualification des conducteurs de taxis pour le transport des personnes fragiles.

Il est à noter que, en France, les taxis ne sont pas tenus d'être équipés pour le transport de personnes handicapées en fauteuil roulant. Ces transports sont souvent organisés par les départements sous forme de transports à la demande confiés à des transporteurs spécialisés (souvent du secteur associatif) utilisant des véhicules légers. Les prestations sont de même nature que celles que pourrait fournir un taxi équipé.

Les organisations professionnelles de transporteurs dénoncent parfois la pratique des services médicaux de confier à des ambulances le transport de matériel d'analyse ou de médicaments qui ne constituent pas les bagages des personnes transportées. Ce point n'a pas fait l'objet d'investigations dans le cadre du présent rapport. On peut cependant noter le besoin d'une clarification de la limite de ce qui relève de la profession médicale.

3.3.5 Pompes funèbres,

Pour mémoire. Il s'agit d'une des professions réglementées citées par le décret 85-891. Les dispositions applicables sont fixées par le code des communes. Il y a des conditions de capacité professionnelle instruites par la préfecture et très peu d'interaction avec les autres professions du transport de voyageurs: l'utilisation de véhicules dédiés est obligatoire.

3.3.6 Services à la personne conventionnés.

Les articles L129-1 et suivants du Code du travail organisent un système d'agrément pour les entreprises et associations qui fournissent à titre onéreux des services aux personnes. Les activités concernées sont fixées par le code du travail (Décret n° 2005-1698 du 29 décembre 2005) et sont aussi celles qui peuvent être rémunérées au moyen du chèque emploi service universel (CESU); certaines contiennent des prestations de transport :

12° Aide à la mobilité et transports de personnes ayant des difficultés de déplacement lorsque cette activité est incluse dans une offre de services d'assistance à domicile ;

13° Prestation de conduite du véhicule personnel des personnes dépendantes, du domicile au travail, sur le lieu de vacances, pour les démarches administratives, à la condition que cette prestation soit comprise dans une offre de services incluant un ensemble d'activités effectuées à domicile ;

14° Accompagnement des personnes âgées ou handicapées en dehors de leur domicile (promenades, transports, actes de la vie courante), à condition que cette prestation soit comprise dans une offre de services incluant un ensemble d'activités effectuées à domicile.

Ces prestations ne sont pas considérées comme du transport public mais comme du compte propre. Elles utilisent généralement le véhicule particulier du bénéficiaire sans que cela constitue une obligation.

Elles répondent à une demande qui s'accroît rapidement en raison du vieillissement de la population et ne nécessitent pas un niveau de qualification élevé.

La définition du code du travail est suffisamment restrictive pour que les activités agréées ne fassent pas concurrence aux professions réglementées du transport de voyageurs mais cela peut poser un problème de disponibilité d'une offre de transport adaptée aux besoins de ces personnes: les bénéficiaires d'aides ménagères souhaiteraient parfois être transportés par leur assistant à domicile en utilisant le véhicule de ce dernier. Ce problème n'a pu être quantifié dans le cadre du présent rapport.

3.3.7 Covoiturage

Le développement du covoiturage est un enjeu de développement durable dans la mesure où il est de nature à réduire le kilométrage parcouru par les automobiles.

Le covoiturage est facilité par Internet où l'on trouve de nombreux sites d'échange souvent soutenus par des collectivités territoriales. Ils mettent en relation des personnes tant pour le domicile travail que pour des déplacements occasionnels à grande distance.

Ces sites font quasi systématiquement apparaître des informations sur les droits et devoirs des parties ainsi que des recommandations pertinentes sur la répartition du coût du véhicule entre les passagers.

Sous réserve d'études plus approfondies les dérives en matière de travail illégal semblent rares et le développement, encore modeste, du covoiturage, concurrencerait les déplacements en véhicule individuel ou l'usage des transports en commun à grande distance plutôt que celui des taxis et des transports publics de proximité.

Les coûts d'utilisation sont, structurellement, moindre que ceux du transport public par véhicule léger dont le conducteur est rémunéré. Les difficultés portent sur la nécessaire confiance des relations entre personnes, la contrainte que représente la synchronisation des horaires et un certain flou sur les responsabilités en cas d'accidents.

Il n'y a donc pas d'inconvénient pour les professionnels du transport public routier de voyageurs à ce que le développement, encore modeste, du covoiturage soit encouragé. Les leviers d'action envisageables sont, notamment, le développement de sites internet de proximité tels que ceux qui sont déjà soutenus par bon nombre de collectivités territoriales (pour faciliter les rapports de confiance) et un régime de responsabilité légale favorable, éventuellement sous forme de l'introduction de la couverture des personnes transportées en covoiturage dans le champ de l'assurance responsabilité civile obligatoire pour tout véhicule. La mise au point d'une telle disposition nécessitera toutefois des études et des consultations qui débordent le champ du présent rapport.

3.4 Diagnostic

La gestion des entreprises de transport routier de voyageurs dans les DRE fonctionne, administrativement parlant, de façon satisfaisante: les entreprises concernées respectent la réglementation de façon plutôt correcte et consomment une quantité modérée de ressources administratives.

Dans le domaine du transport au moyen de véhicules de 9 places ou moins, les professions gérées par les services du ministère chargé des transports ne représentent toutefois qu'une part très minoritaire de l'activité: les taxis constituent le groupe le plus important suivis, hors champ du transport public proprement dit par les ambulanciers et les entreprises de services à la personne. Les voitures de grande remise, les pompes funèbres et même les moto-taxis n'ont guère d'interaction avec les autres professions du transport de voyageurs mais partagent quelques enjeux communs (sécurité routière, contrôle des véhicules, formation du personnel).

Les professions du transport léger de voyageurs ont été délimité dans un contexte déjà ancien, d'une façon qui ne correspond plus aux réalités économiques du moment, notamment en matière de services à la personne.

Les souplesses nécessaires ont été jusqu'ici recherchées au travers de dérogations au décret 85-891 qui régit l'accès à la profession de transporteur public de voyageurs au moyen de véhicules de

plus de 9 places alors que ce sont les taxis qui constituent la profession à la fois la plus nombreuse et la plus polyvalente pour le transport public de personnes au moyen de véhicules légers.

Les taxis représentent au moins les deux tiers de la capacité de transport public en véhicule léger de personnes dont l'état ne nécessite pas un véhicule spécialement aménagé. Leur champ d'action s'étend sur les transports financés par la sécurité sociale (domaine des véhicules sanitaires) et les services conventionnés avec les collectivités territoriales (domaine des transporteurs publics de voyageurs). Cette polyvalence, jusqu'ici considérée comme dérogatoire, devrait devenir de droit commun, au moins pour les transports conventionnés, dans le cadre de la révision des statuts de la profession de taxi que conduit actuellement le Ministère de l'Intérieur.

Il serait plus logique désormais, que ce soit la profession de taxi qui constitue le mode de référence d'exercice du transport public au moyen de véhicules de moins de 9 places et que les situations particulière soient traitées comme des dérogations aux modalités d'exercice à la profession de taxi, plutôt que comme des dérogations aux modalités d'exercice de la profession de transporteur public de voyageurs.

Il est souhaitable, en conséquence, que les consultations entreprises par le Ministère de l'Intérieur pour moderniser le statut de cette profession soient prolongées, en liaison avec les ministères chargés des transports, des affaires sociales, de la santé et du tourisme, pour que ce statut puisse couvrir, au moyen d'adaptations ou de régimes dérogatoires à discuter avec les organisations professionnelles des taxis, des transporteurs publics et des véhicules sanitaires, l'ensemble des transports publics de voyageurs utilisant un véhicule de neuf places ou moins et un conducteur ne nécessitant pas une qualification spécifique.

Les enjeux de ces consultations devraient notamment porter sur:

- le rôle des taxis dans la mise en œuvre des politiques de transport de la compétence des collectivités territoriales en tant qu'autorités organisatrices: rôle de ces collectivités dans la gestion des professions, possibilités d'action sur le cahier des charges (horaires de service, services collectifs pour plusieurs clients, accessibilité des véhicules aux handicapés),
- la limite entre ce qui est assimilé au compte propre ou privé et ce qui relève du transport public en matière de service à la personne, étant entendu que si la politique actuelle d'interprétation restrictive de la notion de compte propre ou privé est poursuivie, il sera nécessaire que les professions du transport public s'adaptent pour satisfaire la demande à un prix raisonnable. Une possibilité serait de faciliter, au travers des statuts professionnels, le recrutement de salariés à temps partiel dotés d'une qualification adaptée (simplifiée par rapport à ce qui est exigé des conducteurs de taxis) et l'utilisation de véhicules aux exigences allégées (sans taximètre). Une autre possibilité serait de délimiter un champ d'action dérogatoire accessible notamment aux auto-entrepreneurs,
- la coordination entre les politiques de délivrance d'autorisations d'installation dans les diverses professions réglementées: ambulances et VSL, grande et petite remise, moto-taxis. Un registre commun dont chaque profession constituerait une section pourrait faciliter la gestion administrative et les actions transversales en matière de notamment de sécurité routière, de contrôle technique et de formation.
- la coordination des exigences de capacité professionnelle, financière et d'honorabilité des diverses professions; il serait souhaitable que tout ce qui n'est pas spécifique à une profession fasse l'objet d'un tronc commun.

Dans cet esprit, les transporteurs publics de voyageurs autorisés à exploiter des véhicules de plus

de 9 places pour certains services resteraient de plein droit autorisés à utiliser des véhicules de moindre capacité pour les mêmes services lorsque le besoin à satisfaire le justifie. Toutefois, le niveau de formation des conducteurs devrait être équivalent à celui des autres professions, autant que possible par accès aux mêmes formations, étant entendu que la Formation Initiale Minimum Obligatoire (FIMO) et la Formation Continue Obligatoire de Sécurité (FCOS) « couvrent » l'ensemble des modules qui ne sont pas spécifiques à un métier donné.

Les personnes rencontrées n'ont pas évoqué l'engagement des consultations évoquées ci-dessus comme une urgence immédiate. La complexité de la situation actuelle et l'importance des régimes dérogatoires montre toutefois que le besoin est réel. Il serait bon de s'y attaquer à un moment où il n'y a pas de pression de calendrier et où l'on peut, en conséquence, espérer des débats relativement sereins.

En tout état de cause, le MEEDDM, secrétariat d'État aux transports n'est pas légitime pour s'attaquer seul aux problèmes d'accès aux professions de transporteur de voyageur dans le domaine du transport léger.

On peut noter par ailleurs que le problème du vide juridique dans lequel les moto-taxis sont apparus est en voie de traitement par le Ministère de l'Intérieur et qu'il n'y a pas d'inconvénient pour le transport public à encourager le covoiturage dans une logique de développement durable. Le régime d'assurance des personnes transportées constitue un levier d'action à cet effet.

3.5 Proposition

Conformément au diagnostic ci-dessus, la seule proposition relative à l'accès aux profession de transporteur dans le domaine du transport léger est d'engager des consultations interministérielles entre le MEEDDM – Secrétariat d'Etat aux Transports, le Ministère de l'Intérieur, les Ministères chargés de la Santé, des Affaires Sociales et du Tourisme en vue de préciser l'évaluation prospective des besoins de transports public léger de personnes, et de construire un statut de référence commun à ces professions, centré autant que possible sur le métier de taxi qui constitue actuellement la profession la plus nombreuse et la plus polyvalente.

Ces consultations devront, une fois une base de discussion construite entre les administrations concernées, associer les organisations professionnelles et avoir pour objectif de rechercher une organisation permettant notamment, dans le respect des intérêts de chacun :

- aux collectivités territoriales organisatrices de transport de s'appuyer davantage sur les entreprises de transport léger pour mettre en œuvre leurs politiques de déplacements,
- aux particuliers, notamment aux personnes âgées, de bénéficier de services à la personne disponibles et et d'un prix abordable.

4 Annexes:

4.1 Lettres de Mission

REÇU LE 26 FEV. 2009

République Française

*Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement
Durable et de l'Aménagement du Territoire*

M. BADRE
MME DE FLEURIEU
M. GRESSIER
M. SANTEL
M. MAUGARD
M. PARENT
M. BELLOTTE
M. SANCHE
M. ROUSSEL
M. BARBAROUX
M. JUFFÉ

316043381
CPRN

Le Secrétaire d'État chargé des Transports Paris, le 24 FEV. 2009

Réf. : D09002865

gagu
Copie bureau CGEDD
26 FEV. 2009 *C. Bourget*
Claude MARTINAND

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la politique de réduction des charges administratives pour les entreprises, des démarches de simplification et de la révision générale des politiques publiques, je souhaite que le Conseil général de l'environnement et du développement durable mène une réflexion sur les conditions d'accès aux professions de transporteur routier dans le domaine du transport léger. Celle-ci portera à la fois sur le transport routier de marchandises, effectué au moyen de véhicules de moins de 3,5 tonnes et le transport de personnes réalisé avec des véhicules n'excédant pas neuf places.

Les conditions d'accès à ces deux professions devront faire l'objet de propositions permettant une gestion administrative efficiente, pour répondre aux objectifs de régulation économique, de sécurité routière et de meilleure prise en compte des objectifs environnementaux du secteur des transports.

En ce qui concerne le transport routier de marchandises, un premier bilan de l'extension de la réglementation des transports routiers de marchandises aux entreprises utilisant des véhicules légers de deux essieux a été réalisé en 2005 par Christian Bourget, ingénieur général des ponts et chaussées. Ce travail devra être actualisé et complété. L'intérêt d'une évolution des conditions d'accès à la profession devra notamment être analysé eu égard aux caractéristiques spécifiques de ces entreprises, en particulier leur forte volatilité. Il conviendra également d'examiner les conditions de l'obtention du justificatif de capacité professionnelle ainsi que le rôle joué par la condition de capacité financière. L'incidence du nouveau statut d'auto-entrepreneur issu de la loi de modernisation de l'économie devra également être abordée.

...

Monsieur Claude MARTINAND
Président du Conseil général de
l'environnement et du développement durable
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

*Hôtel Le Play
40, rue du Bac 75007 Paris*

- 2 -

Dans le domaine du transport de voyageurs, les mesures visant à faciliter le développement de l'usage collectif des véhicules devront être étudiées.

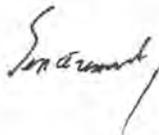
La réglementation actuelle exige de l'entrepreneur de transport public de personnes, la possession d'une attestation de capacité professionnelle qui est valable pour toute taille d'entreprise et tout type de véhicule de transport. La seule exception à cette règle concerne les entreprises inscrites à titre dérogatoire au registre des transporteurs, en application du décret n°85-891 du 16 août 1985.

Pour ces deux secteurs – marchandises et voyageurs – des propositions de simplification de l'accès à la profession devront être définies avec, dans la mesure du possible, un rapprochement des réglementations applicables. La prise en compte des objectifs de développement durable dans la gestion du secteur pourra également donner lieu à des propositions d'évolution. Enfin, vous préciserez la situation juridique des entreprises étrangères exerçant en France au regard des réglementations européennes et françaises applicables.

Les services de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, et en particulier ceux de la Direction des Services de Transports, se tiennent à votre disposition pour vous apporter leur concours.

Je souhaite que vous puissiez m'adresser les conclusions de cette mission au plus tard le 15 avril 2009.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs



Dominique BUSSEREAU

*Hôtel Le Play
40, rue du Bac 75007 Paris*



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

Le Vice-Président

La Défense, le **23 AVR. 2009**

Note

à l'attention de

**Monsieur Christian BOURGET,
Monsieur Christian PITIE,
Ingénieurs généraux des ponts et chaussées**

Référence CGEDD n° 006685-01

Par note du 24 février 2009, le Secrétaire d'Etat chargé des transports a demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable de diligenter une mission sur les conditions d'accès aux professions de transporteur routier dans le domaine du transport léger.

Je vous confie cette mission enregistrée sous le n° 006685-01 dans le système de gestion des affaires du CGEDD.

J'attire votre attention sur le souhait du ministre de disposer du rapport final dans les meilleurs délais.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 2ème section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au Secrétaire d'Etat chargé des transports.

Claude MARTINAND

Mission : Développement durable
 Domaines : Transports et Png

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

**Conseil général de l'environnement
et du développement durable**

Le Vice-Président

La Défense, le **23 AVR. 2009**

Note

pour

Monsieur le Ministre d'Etat,
Ministre de l'écologie, de l'énergie,
du développement durable
et de l'aménagement du territoire

à l'attention de
Monsieur le Secrétaire d'Etat
chargé des transports

Référence CGEDD n° 006685-01

Par note du 24 février 2009, vous avez demandé au Conseil général de l'environnement et du développement durable de diligenter une mission sur les conditions d'accès aux professions de transporteur routier dans le domaine du transport léger.

Je vous informe que j'ai désigné MM. Christian BOURGET et Christian PITIE, ingénieurs généraux des ponts et chaussées, pour effectuer cette mission.

Claude MARTINAND

Mission : Développement durable
 Domaines : Transports et Png

CGEDD - R2

**Présent
pour
l'avenir**

4.2 Tableau comparatif des statuts des professions réglementées du transport léger de voyageurs

(1^{ère} partie)

Statut	Transporteur public de Voyageurs					Taxis et petite remise	
	droit commun	Dérogation art 5-4 a	Dérogation art 5-4 b	Dérogation art 5-4 c	Dérogation art 5-4 d	Taxis	Petite remise
Ministère compétent	Transports	Transports	Transports	Transports + Tourisme	Transports	Intérieur	Intérieur
Véhicule utilisable	Tous	< 10 places	Tous	Spéciaux	Tous	< 10 places avec taximètre et signalétique	< 10 places
Conditions d'installation	Occasionnel et international: liberté d'installation. Régulier ou à la demande: convention avec autorité organisatrice	Seulement pour faire face à la carence des transporteurs publics	Activité complémentaire d'un non transporteur; 1 seul véhicule; pas d'occasionnel	En général, permission de voirie	Réservé aux régies des collectivités territoriales; 2 véhicules maxi	Autorisation stationnement compétence maire ou préfet police après avis commission locale taxis	Licence communale après avis commission locale taxis
Titre nécessaire à l'activité	Licence communautaire ou intérieure	Convention collectivité Territoriale	Inscription registre commerce ou métiers			Carte professionnelle	
Activités admises	Tous transports routiers voyageurs sauf activités réservées à Taxis, petite remise, ambulance et VSL	seulement objet convention	régulier/à la demande; occasionnel < 9 places dans département	sur circuit spécifié	objet social de la régie	Transport à la demande depuis commune de base sans réservation; stationnement sur voirie	Transport à la demande depuis commune de base avec réservation; pas de stationnement
Registre	Transporteurs voyageurs	Transporteurs voyageurs	Transporteurs voyageurs	Transporteurs voyageurs	Transporteurs voyageurs	Taxis	Petite remise
Autorité	DRE délégué préfet	DRE délégué préfet	DRE délégué préfet	DRE délégué préfet	DRE délégué préfet	maire (préfet police à Paris)	maire (préfet police à Paris)
Qualifications exigées	Capacités professionnelle et financière, honorabilité.	Capacités professionnelle et financière allégées, honorabilité.	honorabilité	honorabilité	honorabilité	Capacité professionnelle sur examen, honorabilité	honorabilité
texte de référence	Décret 58-981	Décret 58-981	Décret 58-981	Art R233-1 code du tourisme	Décret 58-981	Lois 13 mars 1937 et 20 janvier 1995	loi du 3 janvier 1973
Nombre entreprises	Env. 6000	quelques centaines de particuliers	Env. 10 500		Quelques centaines	Env. 30 000	Taxis en général
Nombre véhicules	Env. 100 000 dont > 90% autocars et bus	Quelques centaines à temps très partiel	Env. 10 000 VL	Non significatif	Quelques centaines d'autocars	51 000 autorisations de stationnement	Env. 2 000

Tableau comparatif des statuts des professions réglementées du transport léger de voyageurs

(2^{ème} partie)

Statut	Grande remise	Moto (réglementation en projet)	Ambulance et véhicule sanitaire léger	Services à la personne sous agrément	Pompes funèbres	
Ministère compétent	Tourisme	Intérieur	Santé	Travail	Intérieur	
Véhicule utilisable	< 10 places luxe	Moto haut de gamme	Equipement adapté	< 10 places	Spécial	
Conditions d'installation	licence départementale après avis com tourisme et taxis	à déterminer; en principe, proche grande remise	Agrément services santé, fonction besoins	Agrément Min Travail pour associations et entreprises; liberté recrutement pour salariés	Besoins non satisfaits	
Titre nécessaire à l'activité	autorisation préfectorale	autorisation préfectorale	Agrément préfectoral		Autorisation préfectorale	
Activités admises	Location avec conducteur sur réservation	Transport d'un seul passager sur réservation préalable	Transport malades pour le compte hôpitaux et corps médical avec prise en charge Sécu.	transports complémentaires aux services à la personne selon code travail	Transports personnes décédées	
Registre	Grande remise	Spécifique à créer	spécifique	n'est pas transport public	spécifique	
Autorité	préfet	préfet	DRASS/DDASS délégué préfet	préfet Travail	maire	
Qualifications exigées	Certificat aptitude professionnelle, honorabilité	A déterminer	Diplômes définis par code santé, honorabilité	non	Formation spécifique, honorabilité	
texte de référence	Art R231-1 code du tourisme	En préparation	Code de la santé	L 129-1 code du travail	Code des communes	
Nombre entreprises	Env. 360	Inconnu; phénomène surtout parisien	Env. 4900 entreprises + SAMU, SDIS...	Inconnu		
Nombre véhicules	Env. 1700	Inconnu se chiffre en dizaines ou en centaines	27 000 ambulances immatriculés dont 11 000 privées et 15 000 VSL	Plusieurs milliers de véhicules à temps très partiel	7 452 fourgons funéraires immatriculés	

4.3 Personnes rencontrées.

Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer

Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer,

Direction des Services de Transport:

- Loïc Charbonnier, sous directeur des transports routiers,
- Véronique Guégan, Martine Jourdain: transports de marchandises
- Daniel Crochemore, Danielle Poletti: transports de voyageurs,
- Cyrille-Robert Broux: économie des transports

Ministère de l'Intérieur

Direction de la Modernisation et de l'action territoriale

- Pierre Salles, sous directeur de la circulation et de la sécurité routières
- Fabrice Dingreville, Eric Saumard: bureau de la sécurité et de la réglementation routières

Ministère du budget, des comptes publics et de la fonction publique

Direction Générale des Finances Publiques

- Mme Régine Dupuy, chef du bureau de la gestion fiscale des entreprises, M Jean Pitois, directeur divisionnaire

Organisations professionnelles:

- Syndicat national du transport léger : M Stéphane Choquet, président.
- Fédération nationale des transports routiers (FNTR) : Mme Florence Berthelot, chargée des affaires européennes, M Luc Serveau adjoint au délégué du développement durable
- Union Nationale des Organisations syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles (UNOSTRA) : Mme Catherine Pons présidente, M Spinelli, M Chichoux, M Laurent Pasquelin
- Organisation des Transporteurs routiers Européens (O.T.R.E) : M Jean Marc Rivera, secrétaire général pour l'Ile de France
- Fédération des entreprises de Transport et Logistique de France: M Philippe Choutet

Organismes de Formation:

- M James Moore, directeur de du centre régional Aquitaine de AFT-IFTIM et M Olivier Petzold, formateur
- Mme D. Couturier, directrice de IFRAC Transports Formation,
- M Benoît Fauvel, directeur de Fauvel Formation Bergerac.

Directions Régionales du MEEDDM:

- DRE Aquitaine: M Pierre Mortemousque, chef de la division transports routiers, circulation et sécurité avec (notamment), M Jean-Claude Ellion adjoint marchandises, M Lagarde, inspection du travail, Joëlle Capot (voyageurs), D Perron (Contrôle)
- DRE Auvergne: Didier Borrel, directeur régional adjoint
- DRE Ile de France: M Moussa Belouassa avec, (notamment), M Richard Janiak
- DREAL Nord Pas-de-Calais: M Xavier Druelle, chef de service avec (notamment), M Lionnel Lecoustre (contrôle), Mme Christiane Cachat (gestion), Mme Nicole Doucement (registres et titres)

Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable:

- Christian Bourget, Ingénieur général des ponts et chaussées, 10^{ème} MIGT
- Marc D'Aubreby, Ingénieur général des ponts et chaussées, 2^{ème} section

Outre les contacts physiques, l'élaboration du rapport s'est beaucoup appuyée sur les sites internet d'organisations professionnelles (y compris celles qui n'ont pas reçu de visite physique), de ministères, d'associations et organismes divers...

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Conseil général de l'Environnement
et du Développement durable

7^e section – secrétariat général

bureau Rapports et Documentation
Tour Pascal B - 92055 La Défense cedex
Tél. (33)01 40 81 68 12/45