

CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES

**RAPPORT d'analyse et de propositions sur la réglementation
applicable au transport léger routier de marchandises pour compte
d'autrui (véhicules ne dépassant pas 3,5 tonnes)**

par

Henri DEFOUG

Ingénieur général des ponts et chaussées

Max PFALZGRAF

Directeur régional du travail et de la main-d'œuvre des transports

(Affaire n° 1997-0178-01 / 2 mars 1998)

RESUME

Le "transport léger" représente le transport routier de marchandises pour compte d'autrui effectué avec des véhicules de PTAC < 3,5 t, y compris des deux-roues.

Ce secteur, peu réglementé et peu contrôlé, s'est fortement développé depuis une quinzaine d'années dans des conditions peu satisfaisantes : tarifs en forte baisse, conditions de travail dégradées, en particulier pour les travailleurs indépendants, qui interviennent généralement comme sous-traitants, et ne sont soumis à aucune limitation de la durée de conduite ni de travail.

Le présent rapport fait le point sur cette activité peu connue - qui représente environ 14 000 entreprises et 34 000 emplois dont un tiers de non-salariés. La profession - employeurs et salariés - souhaite un renforcement de la réglementation et des contrôles.

Le rapport formule diverses propositions afin de clarifier et assainir une situation reconnue comme non satisfaisante et allant en se dégradant :

- § approfondir la connaissance du secteur,

- § approfondir la connaissance de la réglementation dans les autres pays de l'Union Européenne,

- § clarifier la terminologie,

- § étendre au transport léger le champ de compétence de l'Inspection du Travail des Transports et des Directions Régionales de l'Equipeement,

- § supprimer la distinction entre sous-traitant et loueur en transport léger et préciser la notion de conducteur mis à disposition d'une entreprise,

- § élaborer de nouvelles règles conventionnelles,

- § plafonner, au nom de la sécurité routière, la durée de conduite de tout conducteur professionnel, salarié ou non,

- § faire tenir par tous les commissionnaires et donneurs de sous-traitance, un registre précis des ordres donnés,

- § tenir en DRE la liste des transporteurs léger.

Ces propositions sont des pistes de travail nécessitant un approfondissement entre la profession et l'administration.

LE TRANSPORT LEGER

SOMMAIRE

RESUME.....	2
PREAMBULE.....	4
I - Champ de l'étude et éléments socio-économiques	5
1/ Présentation du secteur.....	5
2/ Connaissances socio-économiques sur le secteur du transport léger	9
II - Réglementation en vigueur.....	18
III - Contacts pris et situation actuelle du secteur	21
A - Constats effectués par les partenaires sociaux	21
B) Constats effectués par l'administration.....	23
C) Contrat de travail et contrat d'entreprise : l'état des lieux	24
IV - Synthèse et propositions	27
A) Constats.....	27
B) Propositions.....	29
C/ Observations	35
ANNEXE - BIBLIOGRAPHIE	38
ANNEXE - PERSONNES RENCONTRÉES (HORS AGENTS DU METL) PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE	40
ANNEXE - GLOSSAIRE	41
ANNEXE - REGLES APPLICABLES AU TRANSPORT DE MARCHANDISE.....	44

PREAMBULE

Le "transport léger" de marchandises pour compte d'autrui par la route se développe fortement en France depuis une dizaine d'années. Il s'agit de transports effectués à l'aide de véhicules de PTAC inférieur ou égal à 3,5 t, y compris des deux-roues.

Cette activité qui correspond à un besoin important de l'activité économique, échappe à la plupart des réglementations techniques et de sécurité qui s'appliquent aux véhicules de plus de 3,5 t et n'est pratiquement pas contrôlée.

On peut donc craindre un développement de cette activité se faisant en dehors des règles applicables - engendrant concurrence déloyale et problèmes de sécurité routière - présentant en outre un risque de contournement de la réglementation applicable aux plus de 3,5 t. L'Union Européenne n'intervient pas dans cette catégorie de transport.

Les transporteurs français - employeurs et salariés - se sont émus de cette situation et le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement a demandé au Conseil Général des Ponts et Chaussées, le 22 Septembre 1997, l'élaboration d'un rapport d'analyse de la situation et de propositions d'amélioration.

Cette mission a été confiée à M. Henri DEFOUG, Ingénieur Général des Ponts et Chaussées, ancien Directeur Régional de l'Équipement, assisté de M. Max PFALZGRAF, Directeur Régional du Travail des Transports, ancien Président de la Commission Nationale d'interprétation et de conciliation de la Convention Collective Nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport.

Le présent rapport s'efforce de répondre à cette demande et formule diverses propositions destinées à mieux connaître et à assainir ce secteur. Conformément à la commande, ces propositions sont des pistes à approfondir en liaison avec la profession, ainsi que sur leur faisabilité juridique.

Depuis la commande, toutefois, a eu lieu un mouvement de grève des conducteurs routiers qui, d'une part, a sensiblement retardé les contacts que nous devions avoir avec les socio-professionnels, d'autre part, a précipité la sortie de divers textes législatifs ou réglementaires - avec notamment un projet de loi en cours de vote - mais dont un amendement déjà voté étend au transport léger la nécessité d'une licence.

Ce texte ne remet pas en cause les conclusions du présent rapport qui sont compatibles avec lui.

Nous remercions les diverses personnes, agents du Ministère ou responsables socio-professionnels qui nous ont apporté les éléments et points de vue nécessaires, et particulièrement les personnels de la Sous -Direction de l'Observation Statistique des Transports de la DAEI qui ont effectué pour nous diverses exploitations de leurs bases de données.

Max PFALZGRAF

Henri DEFOUG

RAPPORT

LE TRANSPORT LÉGER

I - Champ de l'étude et éléments socio-économiques

1/ Présentation du secteur

Une composante importante du **transport routier de marchandises pour compte d'autrui** est le "transport rapide", dénomination un peu conventionnelle car tous les transports routiers de marchandises peuvent pratiquement, dans le contexte actuel, être considérés comme rapides.

Mais en fait ce terme est plutôt appliqué aux transports de colis ou de lots n'occupant pas normalement la totalité d'un camion (messagerie).

Dans cette catégorie des transports on distingue :

- le transport express stricto sensu
- le transport léger

Le transport express se caractérise par le transport de tout type de document ou colis dans le monde entier avec l'aide de tout type de transport (deux-roues, quatre-roues, train, avion) en moins de 72 heures avec des délais généralement garantis.

"Un service porte à porte, à délai court et garanti, intégrant un système pointu de suivi des expéditions et de retour d'information". Tel peut se définir le concept de messagerie express né à la fin des années 60 aux Etats-Unis et qui se décompose en divers segments :

- selon la rapidité : de jour, de nuit, rapide, classique, ...
- selon le poids : plis, paquets, colis, ...
- selon la distance : régional, national, international

A l'intérieur de ce transport express au sens large on peut distinguer le "**transport léger**" : **opération de transport (ou de location avec conducteur) au moyen de véhicules à 2 ou 4 roues dont le PTAC est inférieur à 3,5 tonnes et d'une contenance inférieure à 14m³.**

A l'intérieur de cette activité on distingue la "**course**" qui est l'opération de transport consistant à prendre en charge un envoi au domicile d'un expéditeur pour le remettre au domicile du destinataire, après avoir assuré sa garde et son transport.

Il s'agit généralement de plis ou de petits colis mais qui peuvent être de nature très diverse. Le deux-roues est souvent utilisé par les coursiers mais les quatre-roues aussi : break, fourgonnette, camionnette, ...

Le plafond du PTAC ainsi défini pour le transport léger correspond au seuil à partir duquel la réglementation devient beaucoup plus contraignante pour des raisons économiques d'adaptation de l'offre et pour des raisons de sécurité : attestation de capacité, registre des transporteurs et des loueurs ou des commissionnaires, règlement social européen, comme on le précisera plus loin.

Mais sur le plan du droit civil et commercial rien ne distingue toutes ces diverses activités de transport pour compte d'autrui, ni selon le poids, ni le volume, ni la nature de la marchandise. La distinction reste selon la consistance de l'activité :

- le "transporteur" assure la complète responsabilité du transport : véhicule, conducteur, marchandise, modalités d'exécution.. Il peut travailler soit directement pour un chargeur ou expéditeur qui n'est pas un professionnel du transport, soit en sous-traitance d'un professionnel du transport, transporteur ou auxiliaire (commissionnaire).

- le "loueur de véhicule avec conducteur" met un véhicule de transport à la disposition soit directement d'un chargeur, le transport devenant alors "pour compte propre", soit d'un transporteur, au coup par coup ou pour une longue durée, la responsabilité réelle du transport se partageant alors en principe entre les deux (la location sans conducteur n'est plus considérée comme une activité de transport : lorsque nous parlerons de location par la suite, il s'agira toujours de location avec conducteur).

Que ce soit pour du transport lourd ou léger, l'entreprise de transport ou de location peut avoir une taille très variable allant de 0 salarié à plusieurs centaines, voire plusieurs milliers.

Les très petites entreprises sont très nombreuses dans le transport et particulièrement dans le transport léger. Nombreuses sont les entreprises sans salarié, où le chef d'entreprise est en même temps le conducteur (et le propriétaire du véhicule à moins qu'il l'ait loué sans conducteur). Il s'agit souvent d'entreprises personnelles dont le statut peut être parfois celui d'une société.

Le nom d' "artisan" est couramment utilisé dans la profession pour désigner de pareils transporteurs. Ce terme est impropre puisque la législation française associe l'inscription au registre des métiers à la notion d'artisan, dont l'activité doit comprendre d'ailleurs une transformation de la matière.

Les transporteurs de marchandises ne sont donc pas des artisans et rentrent, quelle que soit la taille de leur entreprise, dans les activités "commerce et services" et doivent être inscrits au registre du commerce.

Seuls les déménageurs peuvent être inscrits au registre des métiers ainsi que le précise le décret n° 83.487 du 10 juin 1983.

Ces transporteurs interviennent le plus souvent comme sous-traitants et avec une marge d'initiative très limitée dans l'organisation et les modalités du transport (au point même que, s'ils ne travaillent que pour un seul donneur d'ordre, leur activité pourrait souvent être requalifiée de salariée).

C'est pourquoi ils sont aussi désignés par le terme de "tractionnaire" et plus spécialement dans le transport léger de "louageur" ou "locatier" à ne pas confondre avec "loueur".

Nous utiliserons par la suite ce terme de "**louageur**" dans le sens de **transporteur individuel - patron conducteur sans salarié** - en excluant bien entendu le transporteur sans salarié qui utiliserait des véhicules loués avec conducteur, ou qui sous-traiterait à d'autres transporteurs. Mais ce terme de louageur ne nous paraît pas pour autant bien satisfaisant et il conviendrait de rechercher et officialiser un terme spécifique pour ces personnes qui sont bien juridiquement des transporteurs à part entière.

En ce qui concerne la location du véhicule avec conducteur, elle peut aussi se faire avec un patron-conducteur sans salarié qui se loue lui-même avec son véhicule.

Si la location dans le cadre d'une entreprise d'une certaine taille paraît bien être une activité distincte de celle de transporteur (encore que ce soit assez spécifique à la France), la différence s'atténue quand on descend dans les effectifs et dans le poids des véhicules.

Dans le transport léger, lorsqu'il s'agit d'une entreprise sans salarié avec un patron conducteur, la différence entre louageur et loueur devient très subtile, pour ne pas dire spéculative. On peut se demander si elle reste bien utile et pertinente et ne sert pas plutôt à brouiller les cartes et à faciliter d'éventuels contournements de la réglementation, déjà que bien souvent la différence entre l'un ou l'autre et un salarié du donneur d'ordre est plus de forme que de fond !

D'ailleurs, pour essayer d'éviter un tel risque de requalification en salarié, il semble que certains donneurs d'ordre poussent les louageurs à prendre un statut de société.

Une autre difficulté de la connaissance de cette activité est que toute la terminologie citée ci-dessus n'a qu'un caractère officieux : selon les uns ou les autres, et selon les périodes ces diverses dénominations peuvent être utilisées dans des sens différents et il n'est pas bien facile de s'y retrouver dans cette activité très dispersée.

Au demeurant la classification des activités dans la nomenclature NAF appliquée depuis 1993 permet aux entreprises dont l'activité principale est d'être transporteur routier de marchandises (y compris loueur et commissionnaire) de s'inscrire sous l'un des divers codes APE suivants :

- 602L : transports routiers de marchandises de proximité (y compris les livraisons de béton prêt à l'emploi et les collectes de lait à la ferme).

- 602M : transports routiers interurbains (y compris internationaux) de marchandises.
- 602N : déménagement (y compris garde-meubles et livraison de meubles et équipements ménagers avec déballage et installation).
- 602P : location de camions avec conducteur (y compris camionnettes mais non compris voitures particulières).
- 634A : messagerie fret express (y compris groupage, non compris courrier et coursiers urbains).
- 634B : affrètement (tous modes, sans groupage).
- 634C : organisation des transports internationaux (tous modes, y compris transit et commissionnaires en douane).
- 641C : autres activités de courrier (c'est-à-dire autres que la Poste mais y compris les filiales de la Poste). Cette classe regroupe donc l'acheminement du courrier (lettres et colis), généralement en express y compris par les coursiers urbains et par les taxis-marchandises, mais non compris le routage et la messagerie urbaine de la presse.
- 746Z : enquêtes et sécurité, notamment les transports de fonds.
- 748G : routage
 - préparation pour des tiers d'envois postaux en nombre
 - routage de presse aux abonnés
 - messagerie urbaine de presse

(pour mémoire le code 712A recouvre la location sans conducteur, secteur hors du champ de cette étude).

Le code NAF attribué correspond naturellement à l'activité principale de l'entreprise telle qu'elle est déclarée au moment de l'inscription. Malgré sa précision, la nomenclature laisse néanmoins une certaine marge d'appréciation. Dans certains cas, la déclaration d'une activité de service rendu aux entreprises permet par exemple d'échapper à l'attribution d'un code transport. En outre l'activité peut évoluer au cours des années sans que l'inscription soit automatiquement modifiée

2/ Connaissances socio-économiques sur le secteur du transport léger

De quoi disposons-nous comme éléments quantitatifs sur cette activité ? Diverses notes émanant de l'administration ou de la profession donnent quelques chiffres.

Mis à part certaines estimations professionnelles sans bases bien définies, l'essentiel des chiffres provient de trois sources de base bien identifiées et qui paraissent être les seules en ce domaine :

- le fichier central des automobiles
- l'enquête annuelle d'entreprises
- l'enquête quinquennale sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers

a) Le fichier central des automobiles

Les données de ce fichier proviennent de la délivrance des cartes grises par les préfetures, traitées par le Ministère de l'Equipeement (DAEI-SES).

L'exploitation de ce fichier donne les éléments suivants :

	01.01.97				01.01.95			
Parc des camionnettes (VUL)	PTAC <1,4 t	PTAC 1,5 à 2,5 t	PTAC 2,6 à 3,5 t	total VUL	PTAC < 1,4 t	PTAC 1,5 à 2,5t	PTAC 2,6 à 3,5 t	total VUL
Parc total de moins de 10 ans d'âge	1595817	909783	815537	3321137	1748244	825320	793170	3366734
dont appartenant à des entreprises de transport	24369	15144	31100	70613	25126	12551	28014	66691

Les véhicules de transport de marchandises de plus de 3,5 tonnes de PTAC forment un parc (de moins de 10 ans) de 251354 au 01.01.95 et de 232583 au 01.01.97.

La diminution du parc total tant pour les VUL que pour les PL paraît vraisemblablement due à un vieillissement du parc. Mais malgré cette baisse l'effectif des VUL des entreprises de transport s'accroît.

Il est par ailleurs intéressant de noter l'effectif du parc dans diverses classes de PTAC (au 01.01.97) :

2,6 à 3,5 tonnes : 815537 véhicules

3,6 à 6 tonnes : 9918 véhicules

6,1 à 10 tonnes : 57293 véhicules

Nul doute que le très faible effectif relatif de la classe 3,6 à 6 tonnes soit largement dû au seuil de 3,5 tonnes que nous développerons au chapitre suivant, d'autant plus que beaucoup de VUL de PTAC 3,5 tonnes ont une structure technique leur permettant de dépasser sans problème ce PTAC et que le contrôle du poids de tels véhicules est très rare.

La référence à la notion "d'entreprises de transports" recouvre ici un champ assez vaste au sens de la nomenclature NAF 60 à 63, 712A et 748G : il comprend donc des entreprises ne rentrant pas dans le champ de notre étude limitée au transport routier de marchandises, hors location sans conducteur.

Les chiffres ci-dessous sont également très variables selon la limite d'âge que l'on prend en compte.

VUL au 01.01.97	total VUL	dont transporteurs
< 10 ans	3 300 000	67 000
< 15 ans	4 500 000	
< 20 ans	5 400 000	
sans limite	8 400 000	95 000

Ce tableau montre bien les limites de ce fichier. A l'évidence, beaucoup de cartes grises subsistent alors que le véhicule n'est plus utilisé, et ceci d'autant plus que l'âge s'accroît. La gestion des cartes grises paraît toutefois beaucoup plus fiable chez les transporteurs.

A noter que le chiffre de 95000 - qui couvrent un champ beaucoup plus large - n'est pas incohérent avec ceux que nous trouvons ci-après.

On dispose également des données sur les immatriculations de camionnettes neuves chaque année.

	1996				1995				1994			
PTAC en tonnes	< 1,5	1,5 à 2,4	2,4 à 3,5	total	<1,5	1,5 à 2,4	2,4 à 3,5	total	< 1,5	1,5 à 2,4	2,4 à 3,5	total
total immatriculation VUL	124094	113669	92317	330080	129351	92972	89379	311702	126602	82840	79838	289280
dont transports terrestres	1400	1689	3437	6526	1859	1446	2850	6155	1723	1283	2400	5406
dont services auxiliaires de transports	1054	355	504	1913	791	241	407	1439	806	232	347	1385
dont postes et télécommunications	2278	1105	322	3705	2327	1135	471	3933	2535	1192	410	4137

Ce tableau fait apparaître que les immatriculations totales de VUL augmentent chaque année, ce qui est un peu paradoxal par rapport à l'évolution du parc, mais aussi qu'il y a une augmentation sensible des VUL des entreprises de transport terrestre, plutôt dans les PTAC proches de 3,5 tonnes.

On notera que les véhicules employés pour des activités de transport léger de marchandises peuvent ne pas être des VUL mais des voitures particulières (y compris commerciales) et bien évidemment des deux-roues, donc non compris dans les chiffres de ces tableaux.

On peut enfin noter la répartition des VUL selon la carrosserie (parc de moins de 10 ans au 01.01.97, véhicules de charge utile inférieure à 1,8 tonnes).

plateaux	76 971
bâchés	27 589
fourgons ordinaires	2 657
	301
fourgons frigorifiques	21 191
citernes	2 846
bennes	66 735
autres	418 180
non déterminés	9 304
total	3 280
	117

b) Enquête annuelle d'entreprises

Il s'agit d'une enquête nationale tous secteurs, coordonnée par l'INSEE mais qui est réalisée dans le secteur des transports par le Ministère de l'Équipement DAEI-SES. Dans le domaine du transport routier de marchandises elle porte sur les entreprises répertoriées sous les codes APE 602 et 634 (mais pas sous le code 641C) et permet de disposer de nombreux éléments notamment sur les effectifs, le chiffre d'affaire, le parc. L'enquête faite par une autre administration sur le code 641C ne donne pas le parc.

Le taux d'entreprises enquêtées dans le domaine du transport routier de marchandises va de 100% pour les entreprises importantes à 5% pour les entreprises de transport de 0 à 5 salariés. La dernière enquête disponible porte sur l'année 1995.

			Nombre d'entreprises	nombre total de véhicules VP+VU	emploi total	emploi salarié	chiffre d'affaire en millions de francs
entreprises	utilisant des > 3,5 T	total	24792	210206 (3)	304263	288065	145802
de	n'	total	12671	22522	24305	12456	7126
transports routiers	utilisant	de proximité	11120	19361	20531	10025	5445
de marchandises	pas des	interurbain	458	944	1033	655	748
602LMNP	< 3,5 t	déménagement	244	581	1052	879	388
		loc av conduct	849	1636	1689	897	545
entreprises de	messagerie	avec vh > 3,5 t	416	19022 (1)	5486	54827	40460
634 A fret	express	sans vh > 3,5 t	82	948	3836	3817	4340
entreprises de	courrier (hors la	Poste) 641C	1060	5000 (2)	5485	4390	1531
total	du transport	léger	13813	27470	33626	20663	13000

(1) véhicules moteurs non compris VP et dont 3899 VUL

(2) estimation

(3) véhicules moteurs hors VP, dont 21295 VUL

Il ressort de ces chiffres que le transport léger effectué par des entreprises de transport de marchandises non inscrites aux registres des transporteurs-loueurs ou des commissionnaires représente environ 14 000 entreprises (dont 1100 de courses) et utilise 27500 VL (dont environ 21000 VUL de 6500 VP) et un nombre inconnu de

deux-roues, pour un chiffre annuel de 13 milliards de francs et un effectif de 34000 emplois.

Les entreprises inscrites aux registres utilisent quant à elles environ 26500 VUL.

Dans les entreprises de transport léger, le transport à longue distance est sensiblement moins représenté en proportion que dans le transport lourd - ce n'est pas étonnant - mais il n'est pas négligeable.

A noter que le parc des VUL des entreprises de transport routier de marchandises est passé de 41000 en 1988 à 47500 en 1995, le nombre d'entreprises de transport léger (APE602) passant de 5557 à 12671.

Les tableaux donnés en annexe font apparaître des données plus détaillées avec notamment une décomposition par classe de nombre de salariés et de nombre de véhicules.

Notons que pour le code APE602, sur les 12671 entreprises de transport léger, il y en a 8937 sans salarié, 2628 avec 1 ou 2 salariés, 897 avec 3 à 5 salariés, 447 avec 6 à 19 salariés et 36 avec 20 salariés et plus.

Pour le code 634A il y a très peu de non salariés. Pour le code 641C nous ne disposons pas de la décomposition, mais le nombre de non salariés est voisin du nombre d'entreprises.

A signaler que pour les 12671 entreprises répertoriées au code 602 on note la création en 1995 de 1574 entreprises et la disparition de 1153, soit un fort taux de renouvellement.

c) Enquête quinquennale sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers

Si l'utilisation des PL fait l'objet d'une enquête annuelle alimentant la banque de données SITRAM, les VUL, beaucoup plus nombreux, ne sont enquêtés par le Ministère de l'Equipeement que tous les cinq ans. Les derniers résultats connus portent sur l'activité de l'année 1991. Une enquête est en cours sur l'activité en 1996 mais ses résultats ne seront connus que vers mars 1998.

Pour 1991 donc le champ de l'enquête est formé des 4400000 VUL de moins de 20 ans recensés au fichier central des automobiles. Le terme VUL s'entend ici des véhicules de moins de 3 tonnes de charge utile, soit environ 6 tonnes de PTAC, mais vu le faible effectif entre les PTAC 3,5 et 6 tonnes cela ne change pas sensiblement les résultats.

L'échantillonnage de l'enquête est réduit (< à 1 pour 1000) du fait du grand nombre de véhicules concernés. En outre, malgré la clarté et la précision du questionnaire il est à craindre que les réponses données ne soient pas très fiables en particulier sur les questions intéressant le présent rapport (compte d'autrui, inscriptions au registre).

Les chiffres donnés ci-après , ramenés à la totalité du parc, ne sont donc à prendre qu'avec beaucoup de prudence, ce sont des ordres de grandeur.

Il ressort de l'enquête que les VUL sont utilisés pour les deux tiers par des sociétés. Parmi celles-ci 7% sont utilisés pour les transports et communications, dont 43% par la Poste.

Les professionnels utilisent ainsi 203000 VUL pour les transports et télécommunications et les particuliers 37800 VUL aux mêmes fins.

Sur les 203000 VUL, 87000 sont utilisés par des entreprises publiques et administrations, 8000 par des sociétés, 36000 par des entreprises individuelles.

81% des VUL sont utilisés essentiellement pour des trajets locaux (à moins de 50 km).

Il ressort de la réponse à la question posée précisément que 189000 VUL font du transport pour compte d'autrui parmi lesquelles :

- 100000 ne sont pas inscrites au registre des transporteurs, loueurs ou commissionnaires
- 55000 font de longs trajets (dont 2400 internationaux)
- 34000 appartiennent à des professionnels du transport
- 13000 travaillent en sous-traitance pour des professionnels du transport

Que peut-on conclure des résultats de ces diverses sources (dont nous n'avons donné ci-dessus que les éléments principaux), dont les résultats ne sont pas identiques mais ne marquent pas d'incohérence sensible.

Les raisons des divergences apparentes sont multiples puisque l'on part tantôt du fichier des cartes grises, tantôt du fichier des entreprises, que la codification APE a changé en 1993, et qu'il y a bien entendu des problèmes de limites

- dans la notion des VUL : y compris ou non les breaks, les voitures commerciales,
- dans l'appréciation de l'activité principale
- dans le champ des codes APE pris en compte

Par ailleurs, on est soumis aux aléas résultant du taux d'échantillonnage des enquêtes et de la justesse des réponses fournies.

d) Synthèse

Mais globalement on peut dire que ces diverses sources donnent des résultats suffisamment cohérents en ce qui concerne les entreprises dont l'activité principale est le transport, utilisant des VUL et notamment les entreprises qui n'utilisent que des VUL.

Les résultats seraient donc les suivants : **le transport léger représente en 1995 environ 14000 entreprises (dont 1100 de courses). Les transporteurs professionnels utilisent environ 47500 VUL dont 21000 pour les entreprises de transport léger, ces dernières disposant également de 6500 voitures particulières et de deux-roues.**

Ces VUL ne représentent qu'une part très minime du nombre total de VUL : de l'ordre de 1%. Le nombre d'entreprises de transport léger va en s'accroissant assez rapidement, plus vite que le nombre de leurs VUL. Représentant 34000 emplois et un chiffre d'affaire de 13 milliards de francs, ces entreprises ont en général un effectif en personnel très faible. En outre le tiers des emplois correspond à des non salariés, et les deux tiers des entreprises sont constituées uniquement d'une seule personne, non salariée.

D'après la profession, la tendance est d'ailleurs à la réduction volontaire du nombre de salariés par entreprise et à l'augmentation du nombre d'entreprises d'une seule personne, travaillant en sous-traitance (louageurs).

Les chiffres ci-dessus sont à prendre avec prudence car il est possible - sinon probable - qu'il y a dans cette activité une part importante de travail illégal, (salariés dissimulés), mais surtout "entreprises" d'une seule personne non inscrites au RCS par exemple ; divers documents signalent au moins 6000 coursiers en deux-roues à Paris , ce qui paraît bien au-delà des chiffres ci-dessus.

L'activité des VUL se fait majoritairement à courte distance et la ville est le domaine privilégié d'intervention, compte tenu des contraintes liées à la circulation et au stationnement dans les agglomérations importantes. Le transport des marchandises en ville a fait l'objet d'études approfondies ces dernières années, particulièrement dans l'agglomération de Bordeaux, et de réflexions sur l'évolution à venir - qui développent bien cette question - et auxquelles on se reportera avec intérêt (cf. bibliographie). Notons que pour les "livraisons" et "enlèvements" de marchandises à Bordeaux (64 % des mouvements sont faits en compte propre, 54 % avec des véhicules de PTAC < 3,5 t).

Le parcours moyen annuel d'un VUL - de l'ordre de 15000km - reste sensiblement inférieur à celui d'un poids lourd et malgré leur nombre les VUL ne représentent qu'un trafic intérieur annuel de l'ordre de 80 milliards de véhicules-kilomètres contre 23 pour les PL.

A noter que les VUL utilisés pour les transports ont une utilisation annuelle de l'ordre du double de cette moyenne, ce qui paraît tout à fait normal.

Mais le résultat le plus inattendu de cet examen des sources est **l'importance du nombre des VUL qui déclarent faire du transport pour compte d'autrui (189000)** alors qu'il n'y en a que **le quart qui appartiennent à des entreprises de transport routier de marchandises.**

Certes l'enquête sur l'utilisation des VUL en 1991 a, comme nous l'avons souligné, une marge d'incertitude importante, mais on peut noter que ses résultats pour les transporteurs paraissent cohérents avec les autres sources.

Cette importance du transport pour compte d'autrui effectué par des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport routier de marchandises est un élément nouveau car paraissant tout à fait sous-estimé par les professionnels. Il convient de le prendre en compte avec attention dans les réflexions sur l'extension possible des réglementations.

Mais par ailleurs il faut être prudent et on examinera avec beaucoup d'intérêt les résultats sur ce point de la nouvelle enquête en cours sur l'utilisation des VUL.

e) Perspectives d'évolution du transport léger et notamment de la messagerie express en Europe à l'aube de l'an 2000

L'expansion du marché européen a été très forte dans les années 80 : 20 % par an. Elle s'est un peu ralentie depuis 1992 (10 % par an).

Elle s'est réalisée principalement en intégrant un système pointu de suivi des expéditions et de retour d'information rendu possible par les nouvelles techniques de lecture et de transfert d'informations (lecture optique des codes barres, stockage des informations, informatisation, etc.).

Le chiffre d'affaires de la messagerie et du fret express était en 1994 de près de 43 MdF. Ce marché, caractérisé en France et en Europe, par la présence d'un secteur public et parapublic important (La Poste) est en pleine évolution. Une sévère guerre des prix s'y déroule depuis 1994.

Celle-ci a toute chance de se poursuivre avec l'adoption, le 1er décembre 1997, par le Conseil de l'Union Européenne, de la directive concernant la libéralisation des services postaux.

Ainsi, à compter du 1er janvier 1999, les Etats ne pourront plus maintenir à l'abri de la concurrence que les envois de correspondance intérieure dont le poids est inférieur à 350 g et dont le tarif n'excède pas 5 fois le tarif de base. Les entreprises pourront donc choisir librement leur prestataire pour les correspondances dont le poids excède 350 g et le tarif excède 15 francs. Puis une nouvelle phase de libéralisation suivra, au 1er janvier 2000, avec la libéralisation du courrier transfrontières et du publipostage.

Dans ces conditions, le marché européen de la messagerie express devrait représenter à cette époque un chiffre d'affaires annuel de 130 à 150 milliards de francs, plus important que le marché américain et loin devant le marché asiatique.

Or, actuellement, le marché européen mobilise quotidiennement 50 000 véhicules. Les coûts de transports, et de façon classique pour l'industrie de transport qui est une industrie de main d'oeuvre, les coûts générés par les frais de personnel sont importants. Aussi, l'Observatoire du transport de messagerie, qui a créé un indice d'évolution des coûts spécifiques au transport de messagerie, estime que les frais de personnel représentent 80 % de la valeur ajoutée brute au coût des facteurs.

Dans ce contexte, la nature du statut du conducteur et le coût associé à chacun des statuts possibles est au coeur de l'appréciation portée par les fédérations d'employeurs, les fédérations syndicales de salariés et les administrations, sur la situation des V.U.L.

II - Réglementation en vigueur

L'activité des transporteurs est réglementée sur de nombreux points. Le tableau en annexe récapitule l'essentiel des textes en les regroupant en trois catégories :

- les textes relatifs à la coordination des transports
- les textes liés au code de la route
- les textes relatifs au droit du travail

et dans ces textes nous avons fait apparaître les divers seuils de P.T.A.C. des véhicules afin de s'interroger sur l'importance du seuil des 3,5 tonnes.

Mais rappelons tout d'abord que le transport pour compte d'autrui est une activité commerciale réglementée par des textes généraux ou spécifiques du **Code civil** et du **Code du commerce** ; ces textes fondamentaux **s'appliquent sans distinction de tonnage** quant aux obligations et responsabilités du transporteur.

Ainsi tout transporteur pour compte d'autrui **doit être inscrit au registre du commerce et des sociétés** (ou au registre des métiers pour les artisans déménageurs). Cette inscription se fait au greffe du tribunal de commerce et place le transporteur dans le droit commun du commerce avec le paiement des impôts et taxes (TVA, taxe professionnelle, impôt sur les sociétés ou sur le revenu) et les charges sociales.

Cette inscription s'impose y compris pour les transporteurs ou loueurs dont l'entreprise est composée d'une seule personne.

Les centres de formalités aident à cette inscription et proposent divers stages de formation à la gestion, qui restent facultatifs.

Le registre du commerce peut être consulté, et les agents de la DRE ou de l'ITT peuvent savoir quelles entreprises sont inscrites dans la catégorie des transports légers avec le numéro de code APE approprié.

On peut remarquer aussi que s'appliquent, **sans limitation du PTAC** :

- les textes relatifs à la **responsabilité des donneurs d'ordre** et à la répression des prix trop bas
- tous les textes relatifs au **droit du travail**, dès lors que les conducteurs de ces véhicules sont salariés, notamment la convention collective et le décret du 26 janvier 1983 modifié réglementant la durée du travail dans les entreprises de transport routier. Ce texte énumère d'ailleurs explicitement tous les codes NAF auxquels il s'applique et qui recouvrent bien l'ensemble du secteur.

L'importance du **seuil des 3,5 tonnes** de PTAC correspond essentiellement aux règles suivantes :

- **Obligation d'inscription au registre** des transporteurs et loueurs subordonnés notamment à **l'attestation de capacité**
- **application du règlement communautaire** sur les temps de conduite et de repos, assorti de l'existence d'un **chronotachygraphe**
- **permis de conduire PL**

On peut donc conclure que si 3,5 tonnes correspond bien à un seuil important dans la réglementation, **on ne peut pas** pour autant **dire que le transport léger soit dépourvu de règles** : il en existe déjà de nombreuses.

Reste à savoir si elles sont appliquées.

Leur contrôle n'est pas assuré par l'inspection du travail spécialisée dans les transports, et ne l'est guère par les DRE dont l'essentiel de l'activité repose sur le contrôle de l'application de textes dont le seuil est à 3,5 tonnes. En fait on peut constater qu'il n'y a **pratiquement pas de contrôle sur l'activité des transports légers** et que cela ouvre la porte à des abus possibles et probables :

- sur le respect du PTAC de 3,5 tonnes
- sur les conditions de travail et de rémunération des salariés
- sur le niveau des prix
- sur le travail illégal

Mais il faut noter aussi d'autres éléments qui jouent un rôle important dans la réglementation applicable.

La distinction entre :

- **transports pour compte d'autrui dans des entreprises dont l'activité principale est le transport d'une part**
- **transports pour le compte d'autrui dans des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport**
- **transports pour compte propre d'autre part**

Les textes spécifiques aux conditions de travail dans les transports ne s'appliquent qu'aux premiers. Pour les autres, ce sont les textes du secteur de l'activité principale de l'entreprise.

2) La distinction entre salariés et non salariés

Les textes en vigueur sur les **conditions et la durée du travail ne s'appliquent pas aux non salariés**. Et comme pour le transport léger le règlement communautaire sur les temps de conduite et de repos ne s'applique pas non plus, rien ne limite l'activité et le temps de conduite des loueurs qui peuvent conduire plus de 16 heures par jour sans enfreindre la réglementation.

Or, l'évolution du **prix à la baisse** les y pousse plutôt en l'état actuel. On comprend pourquoi la **sous-traitance aux loueurs** se développe au détriment de l'emploi salarié ! Cela paraît être un problème réel - voire le **principal problème du transport léger** - qui intéresse particulièrement la **sécurité routière**.

3) Le contrôle de la durée du travail des conducteurs salariés

Les conducteurs salariés de véhicules de PTAC < 3,5 t sont soumis, en l'absence ci-dessus rappelée de l'obligation d'installation de chronotachygraphe, à l'article 10.2 du décret 83-40, horaires de services, livret individuel de contrôle, "prévu par les règlements CEE n° 543-69 du 25 mars 1969 modifié et CEE n° 1463-70 du 20 juillet 1970 modifié et par l'arrêté du 11 février 1971 relatif à la réglementation des conditions de travail des membres d'équipage dans les transports routiers".

Mais l'arrêté du 11 février 1971 précise le décret n° 71-125 du 11 février 1971, pris pour application de l'ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 et du règlement CEE, n° 543-69 du 25 mars 1969, abrogé depuis.

Or, ce décret a lui-même été abrogé par l'article 6 du décret n° 86-1130 du 17 octobre 1986, relatif à l'application des dispositions du règlement CEE n° 3820-85 du conseil du 20 décembre 1985 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route et du règlement CEE n° 3821-85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

L'obligation de tenue du livret individuel de contrôle pour les salariés est donc très incertaine. Il en est de même pour les conducteurs propriétaires.

Dans les faits, aucun document de contrôle des conditions ou de la durée du travail de ces conducteurs - salariés ou non - n'est tenu.

Comparaison européenne

Divers pays de l'UE ont mis en place une réglementation du transport pour compte d'autrui qui s'applique à partir d'un seuil inférieur à celui de 3,5 tonnes de PTAC pratiqué en France.

On trouvera en annexe quelques éléments sur la question mais nous ne sommes pas en mesure d'indiquer, en l'état actuel de nos investigations, quelles sont précisément les règles applicables dans chaque pays. Ce point mériterait un approfondissement.

III - Contacts pris et situation actuelle du secteur

Afin de bien appréhender la situation du secteur et les souhaits de la profession, nous avons sollicité les principales organisations nationales socio-professionnelles : organisations professionnelles, syndicats de salariés, organismes divers - et nous avons rencontré leurs dirigeants (cf. liste en annexe).

Les représentants des fédérations d'employeurs, des fédérations de salariés et des administrations rencontrées, partagent des points de vue très proches sur les constats ; mais les propositions ne font pas l'unanimité de toutes les organisations d'employeurs.

Il est également nécessaire de préciser les notions, souvent utilisées, qui sont liées au contrat de travail, et qui permettent de décrire et caractériser les relations entre les conducteurs de VUL et les donneurs d'ordre.

A - Constats effectués par les partenaires sociaux

1) Analyse qualitative

Le marché utilisant les VUL serait constitué de trois segments distincts :

§ le segment de la course proprement dite : cette activité est essentiellement urbaine et s'effectue la plupart du temps avec des deux roues, pour chercher et livrer les plis ou les documents de faible poids dans un rayon de quelques kilomètres. Les coursiers sont des salariés d'entreprise de course ou des sous-traitants.

§ le segment de l'express : il s'agit de missions très variées, sur des distances très variées, effectuées souvent à la demande, où la notion de location -aller et retour sont facturés - est aussi importante que la notion de contrat de transport. Ce segment est le moins important des trois.

§ le segment du dégroupage ou de la messagerie : les louageurs sont payés au point, à la position ou à la fiche par des grands groupes (transporteurs ou commissionnaires) qui ont externalisé cette activité pour des raisons sociales (les autres emplois) et économiques. C'est le segment qui fait le plus problème et qui est le lieu d'une guerre des prix générant les formes les plus critiquables de contrats.

2) Analyse quantitative

§ aucun chiffre concernant le nombre d'entreprises, de véhicules, de conducteurs, n'est avancé comme fiable. Mais la création d'entreprises rendant un service transport et s'inscrivant au registre du commerce et des sociétés, concernerait dans une région jusqu'à 30 % au total des inscriptions. Après 3 ans, 75 % de ces entreprises auraient disparu, n'étant pas en capacité économique de faire face aux charges de droit commun (URSSAF et impôts).

L'effet pervers des aides de l'Etat à la création d'entreprise est de ce fait souligné. La poursuite de l'activité hors du cadre légal est également mentionnée.

§ en ce qui concerne les revenus des louageurs, les indications suivantes sont données :

- en spot, le prix de vente de l'heure pour un petit véhicule avec conducteur serait compris entre 140 à 160 F HT. Pour un véhicule de type "Master", une grande entreprise proposait récemment 30 F HT.

- la chute de la rémunération a souvent été mentionnée : de 1400 F à 700 F par jour pour un véhicule avec conducteur, de 22-23 F la position en 1989 à 15-16 F aujourd'hui, précarisant très fortement le statut économique de ces conducteurs.

- pour minimiser la chute des revenus générée par la chute des prix, les conducteurs de VUL augmentent leur durée de travail, c'est-à-dire le nombre de kilomètres parcourus et de positions livrées.

Actuellement, le revenu de ces conducteurs indépendants propriétaires ou locataires de leur VUL, travaillant 12 mois par an, 12 heures par jour du lundi au vendredi et un samedi sur quatre, soit environ 250 heures par mois, serait net de 7500 à 8000 F par mois.

Ce revenu, à protection sociale réduite (pas de droit à congé payé, pas de droit ouvert aux ASSEDIC), est à rapprocher du revenu net d'un salarié payé au SMIC qui percevrait 8800 F par mois pour la même durée de travail, et d'un conducteur 118M, qui dans le cadre de la grille de salaire définie par l'accord étendu en 7 novembre 1997, percevrait environ 9000 F.

- en transport international, activité qui se développerait, a été mentionné le trafic régulier Bordeaux-Aveiro (Sud de Porto), soit environ 1000 km, effectués pour un prix de 2,5 à 3 F HT/km.

- à ces conditions de durée de travail importante serait associé un niveau élevé d'accidents de la route.

B) Constats effectués par l'administration

Les deux corps de contrôle du Ministère des Transports ont effectué, dans des conditions sensiblement différentes, les constatations suivantes :

1) Contrôle effectué par les DRE

A l'initiative de la DREIF, et sous l'autorité de la Commission Départementale des Hauts-de-Seine de lutte contre le travail illégal, un contrôle d'envergure des VUL a été effectué dans le périmètre du port de Gennevilliers en août 1997.

Environ 250 véhicules ont été contrôlés entre 7h et 9h. Un conducteur sur trois était en situation irrégulière au regard de la réglementation du travail.

Une première estimation évalue à plusieurs milliers le nombre de conducteurs effectuant en région parisienne du travail dissimulé en messagerie.

2) Contrôles effectués par l'Inspection du Travail des Transports

Depuis 1995, à la suite d'accidents mortels de conducteurs de VUL sous-traitants, ou à la suite de contrôles d'entreprises ayant une activité de commissionnaire de transport, l'Inspection du Travail des Transports, qui n'a pas de compétence propre envers les entreprises effectuant du transport avec des véhicules de moins de 3,5 t, a fait parvenir au Parquet, dans plusieurs régions, des rapports et procès-verbaux constatant deux types d'infraction relevant du travail illégal de conducteurs de VUL :

§ du travail dissimulé au sens des articles L324-9 et L324-10 du Code du Travail

§ du marchandage et du prêt de main-d'oeuvre irrégulier au sens des articles L125-1 et L125-3 du Code du Travail

Cette dernière infraction est commise conjointement par le donneur d'ordre et le sous-traitant qui met à disposition un conducteur de VUL, elle est la plupart du temps liée à du travail dissimulé.

Ces contrôles, et ceux en cours, sont le plus souvent opérés en liaison avec d'autres corps de contrôles et notamment les contrôleurs et inspecteurs de l'URSSAF.

3) Le contrôle des VUL

Ces contrôles ont été jusqu'alors peu fréquents pour différentes raisons :

- § compétence de l'inspection du travail non spécialisée transports

- § utilisation limitée des VUL dans la chaîne du transport

- § situation économique équilibrée

- § focalisation de l'action des corps de contrôle sur les "grands routiers" avec la mise en oeuvre des contrats de progrès et l'application de l'accord de branche du 23 novembre 1994, générant a contrario une perte progressive de la mémoire du contrôle des commissionnaires de transports, généralement donneurs d'ordre directs ou indirects auprès des conducteurs de VUL ; ainsi par exemple, l'application de l'arrêté modifié du 11 février 1991 relatif aux documents à établir et à conserver par les commissionnaires a-t-elle été très peu contrôlée par les DRE.

Les constats faits pour l'instant par les deux corps de contrôle du Ministère des Transports devraient donc être complétés pour dresser une situation plus complète de l'évolution de la place des VUL dans la chaîne du transport.

C) Contrat de travail et contrat d'entreprise : l'état des lieux

Activité permettant un accès individuel au marché particulièrement aisé (être titulaire du permis B et posséder ou louer un VUL genre master ou break), le transport par VUL, réponse très adaptée aux exigences de délais de livraison de plus en plus réduits sur les espaces et des axes de circulation encombrés, est, en raison de sa souplesse, le lieu géométrique de tous les soupçons des comportements illégaux.

Le nombre très faible de VUL effectuant du TRM pour compte d'autrui, relativement au nombre total de VUL en circulation, induisant une quasi-impossibilité de contrôle routier, contrairement à la situation des PL, accentuerait le sentiment d'impunité de ceux qui les conduisent ou les utilisent en dehors des règles.

Ainsi le transport par VUL serait non seulement victime de son succès mais encore un des poumons de la régulation économique et sociale du secteur, celle-ci ayant été rigidifiée par le contrat de progrès du TRM et les nombreux accords sociaux négociés depuis lors par les partenaires sociaux.

D'après ces derniers, la fraude sur les conditions d'exercice de cette activité, pourtant peu réglementée, concernerait principalement le droit fiscal (destruction des documents de transport à la livraison lorsque la livraison s'est effectuée sans encombre) et le droit du travail et de la sécurité sociale (absence de déclaration des salariés permettant l'exonération du versement des charges sur salaires). A titre indicatif, l'URSSAF estime à environ un million de francs la perte annuelle de ressources par tranche de 30 conducteurs non déclarés. Or, l'avantage procuré par

cet minoration des charges serait suffisamment répandu au sein de la profession pour entraîner l'ensemble des prix à la baisse dans une spirale qui n'est plus maîtrisée.

Les enjeux immédiats et à terme sont donc particulièrement importants pour les entreprises, les salariés et les non salariés, les organismes de protection sociale et l'Etat.

C'est donc sur la qualité de salarié ou de non salarié que reposerait notamment le déséquilibre de ce marché, supposant pour les uns que le droit du travail et celui de la sécurité sociale sont totalement bafoués, pour les autres une présomption de respect des règles dès lors que l'inscription au R.C.S. est effectuée.

Or, aucune réponse n'existe a priori sur la qualification du contrat liant un donneur d'ordre et un intervenant extérieur - contrat d'entreprise ou contrat de travail - dès lors que la totalité des clauses et des conditions réelles d'exécution du contrat n'ont pas été déterminées.

Ainsi, les enjeux liés à la reconnaissance d'un contrat de travail et des droits qui lui sont attachés expliquent le contentieux important qui s'est développé en l'absence de définition légale du contrat de travail. La définition jurisprudentielle de contrat de travail concernait jusqu'en 1996, d'un côté le droit du travail, de l'autre, le droit de la sécurité sociale.

La chambre sociale de la Cour de Cassation, visant les articles des deux codes a, en 1996, défini des critères communs au droit du travail et au droit de la sécurité sociale. Ainsi, sera recherché si les sommes versées à un travailleur constituent la contrepartie d'un travail accompli dans un lieu de subordination, c'est-à-dire sous l'autorité d'un employeur qui a le pouvoir de donner des ordres et des directives, d'en contrôler l'exécution et de sanctionner les manquements de son subordonné. Le travail au sein d'un service organisé peut constituer un indice du lieu de subordination lorsque l'employeur détermine unilatéralement les conditions d'exécution du travail.

Puis la loi du 11 mars 1997, qui a considérablement renforcé les pénalités relatives aux délits de travail illégal et de marchandage, a intégré en quelque sorte la jurisprudence de 1996, confirmée en 1997, en prévoyant expressément le paiement par l'employeur des charges sociales dues sur les rémunérations versées au prétendu travailleur indépendant pendant les trois années passées et, donc, les pénalités de retard correspondantes (10 % par an).

Enfin, cette même loi inclut également, dans la dissimulation d'emploi salarié, la mention sur le bulletin de paie d'un nombre d'heures de travail inférieur à celui réellement effectué (cf. tableau résumant la réglementation).

Les pénalités désormais encourues sont donc à la hauteur des enjeux.

Cependant, le temps nécessaire aux corps de contrôle pour mener à bien des constatations, et quelquefois rédiger des procédures particulièrement argumentées reposant sur des enquêtes minutieuses, temps auquel il y a lieu d'ajouter le temps de

l'instruction éventuelle et, en cas de jugement, l'obtention d'un jugement définitif, peut être utilisé pour procurer un avantage commercial quelquefois décisif.

Il est également nécessaire de permettre et d'encourager le développement des activités effectuées avec des VUL en pleine connaissance des coûts réels supportés, y compris à terme.

Un état réel des lieux s'impose donc. Il ne peut être effectué qu'avec tous les intervenants sur ce marché pour permettre de dégager des règles acceptées et appliquées.

La première négociation de règles est déjà programmée : elle concerne, dans le cadre de la convention collective, la courte distance, puis les classifications, ainsi que cela a été prévu par l'accord étendu du 7 novembre 1997.

Mais d'autres négociations devront suivre, dans un cadre approprié, avec leurs objectifs clairement définis afin de donner des conducteurs du transport par VUL une autre image que celle qu'ils sont en train d'acquérir malgré eux.

IV - Synthèse et propositions

A) *Constats*

Une opinion très répandue chez les organisations syndicales patronales et salariales est que la profession du transport léger n'est pas connue parce que non inscrite au registre des transporteurs.

Cette opinion ne nous paraît pas fondée puisque que tous ces transporteurs, même individuels indépendants (louageurs) doivent être inscrits au registre du commerce, avec l'un des codes APE indiqués précédemment, et que ce registre peut être consulté sans difficulté par divers moyens et donne de nombreuses informations sur l'entreprise (toutefois pas le nombre de véhicules).

Nous sommes allés au "Centre de Formalités des Entreprises" d'une CCI qui s'occupe de regrouper toutes les procédures pour un candidat à l'inscription au registre du commerce. Ce point nous a été bien confirmé et la CCI a pu nous sortir immédiatement le nombre des entreprises inscrites dans les rubriques transports et dans la catégorie des PTAC inférieurs à 3,5 tonnes, ce seuil étant noté puisqu'au-delà le Centre de Formalités des Entreprises demande à l'entreprise d'aller préalablement à la DRE s'inscrire au registre des transporteurs. Listings et exploitations diverses sont disponibles.

Il est vrai que l'administration chargée des transports (DRE et ITT) ne dispose pas actuellement de ces éléments, mais c'est uniquement parce qu'elle n'en a pas eu besoin, n'ayant pas à ce jour été chargée de s'intéresser à cette catégorie de transporteurs.

2) La profession de transporteur léger s'est fortement développée dans les années 1980 du fait de l'ouverture du marché jusqu'alors en monopole et de l'expansion et transformation de la demande pour les transports de petits envois sous toutes leurs formes. Cette évolution a été facilitée par la suppression en 1986 de l'obligation d'inscription au registre des transporteurs. La loi du marché a conduit à une baisse sensible des prix dans les années 1990.

Le maintien de l'activité s'est souvent fait :

- soit en sous-traitant massivement à des "louageurs" qui ayant un statut déclaré de non salarié ne sont soumis ni à une limite réglementaire de la durée du travail, ni à un salaire minimal conventionnel.
- soit en imposant aux salariés des conditions de travail excessives, avec parfois quelque flou pour savoir s'il s'agit ou non d'un contrat de travail.

Bien sûr le recours au travail illégal n'a pu que se développer et on peut craindre que beaucoup de louageurs ne soient pas inscrits au registre du commerce.

L'absence quasi totale de contrôle a bien entendu facilité de tels développements qui concernent aussi bien les deux-roues que les quatre-roues. On ne souhaite pas interdire l'activité de louageur mais elle doit s'exécuter dans des conditions de travail, de sécurité et de rémunérations satisfaisantes tout en respectant la totalité des règles de droit commun.

3) S'agissant d'une activité qui s'exerce sur la voie publique, les excès indiqués ci-dessus mettent en cause la sécurité routière non seulement pour les intéressés, mais aussi pour les autres. Les statistiques (1995) font apparaître un fort taux d'accident du travail dans la profession :

- 4,99 % pour l'ensemble des secteurs

- 8,34 % pour l'ensemble transports-manutention

- 9,92 % pour les coursiers et taxis-marchandises

Ces chiffres sont à prendre avec prudence et ne concernent que les salariés. Une étude faite par la ville de Paris sur les accidents des coursiers en 1995 confirme un taux d'accident élevé : 821 accidents ont occasionné 888 victimes, dont 704 coursiers avec toutefois une gravité inférieure à la gravité moyenne des accidents de deux roues.

Les causes peuvent s'analyser ainsi :

- tempérament "casse-cou" d'un certain nombre de conducteurs
- formation insuffisante (permis de conduire A ou B)
- contraintes de travail entraînant à faire au plus vite
- durée de travail excessive, notamment chez les louageurs, nécessaire pour obtenir un minimum de revenu.

Pour le 2^{ème} point, l'obligation de formation de tous les conducteurs professionnels, inscrite dans la loi en cours de vote devrait améliorer la situation.

4) Dire qu'il faut contrôler, c'est bien et on ne peut qu'être d'accord. Mais est-ce possible : la différence fondamentale entre le transport léger et le transport lourd c'est l'effectif de véhicules :

- en poids lourd : environ 250000 véhicules (moteurs), la majorité de l'activité étant le transport pour compte d'autrui.

- en véhicules utilitaires légers : environ 5000000 de véhicules (non compris les voitures particulières et les deux-roues) dans lesquels le transport pour compte d'autrui est très minoritaire, et celui réalisé par des entreprises de transport encore plus réduit : moins de 1% du total. Tout le monde utilise régulièrement ou occasionnellement des VUL, et de toutes façons il est très difficile dans un contrôle d'apprécier la nature du transport effectué en compte propre ou compte d'autrui. Il faut rester réaliste dans les possibilités de contrôle : le contrôle sur route constitue une difficulté majeure et ne peut être qu'occasionnel. Seul peut valablement être envisagé le contrôle en entreprise des donneurs d'ordre d'une part et des transporteurs d'autre part. La connaissance de toutes les entreprises de transport travaillant pour compte d'autrui avec au moins un véhicule de moins de 3,5 t est essentielle.

En outre, indépendamment des possibilités de contrôle, il ne paraît pas pensable - car concernant trop de personnes et trop incompatibles avec les pratiques de la vie courante - de soumettre tout transport pour compte d'autrui en véhicules $\leq 3,5$ t à des contraintes et formalités particulières.

Dans ces conditions, la suggestion formulée par plusieurs de nos interlocuteurs d'apposer un signe distinctif sur les VUL faisant officiellement du transport pour compte d'autrui, ne nous paraît guère applicable.

5) L'activité professionnelle se développe déjà dans un ensemble complexe de réglementations nombreuses qui ne vont pas en se simplifiant. Plus on ajoute d'exigences et de contraintes à l'exercice d'une activité, plus on accroît la différence entre ceux qui jouent le jeu et les autres; dans ce cas il faut être sûr de pouvoir faire respecter ces règles du jeu. Il faut donc faire très attention aux effets pervers d'une réglementation trop exigeante qui risquerait de conduire plus de personnes vers les différentes formes de travail illégal. Aussi, tous les transporteurs légers devraient bien être inscrits au registre du commerce et payer les impôts et charges correspondants. C'est déjà une contrainte importante.

B) Propositions

Compte tenu des éléments développés ci-dessus nous sommes amenés à formuler les propositions suivantes :

1) Approfondir la connaissance du secteur

Comme nous l'avons développé ce secteur est mal connu et nécessite un approfondissement important. Nous verrons sous peu quels éléments peut apporter l'enquête en cours de dépouillement sur l'usage des VUL en 1996 en l'axant particulièrement sur le transport de marchandises pour compte d'autrui.

Mais les principales voies à explorer sont les suivantes (non limitatif) :

- connaissance de l'activité de TRMCA effectué par des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport.
- conditions de travail dans le transport léger
- utilisation des VL (autres que VUL) et des deux-roues dans le transport léger
- typologie, rythme de création, de disparition des entreprises
- activités de transport par véhicules de moins de 3,5 tonnes par les entreprises déjà inscrites au registre des transporteurs et loueurs
- activité de transport léger en interurbain et international

2) Connaître la réglementation dans les autres pays de l'UE

Il importe de mieux savoir quelles sont les règles applicables au transport léger dans l'Union Européenne, y compris leurs évolutions récentes ou envisagées, afin de rester cohérent et de ne pas fausser la concurrence. Une connaissance sommaire du marché et de la structure des entreprises serait aussi appréciable.

3) Clarifier et préciser le vocabulaire

L'imprécision des termes couramment utilisés dans la profession conduit à cette proposition qui devrait permettre de savoir au juste de quoi on parle, en cohérence avec les codes NAF. Notamment, il serait bon de se mettre d'accord sur un terme satisfaisant pour désigner le chef d'entreprise-conducteur, sans salarié.

4) Etendre au transport léger le champ d'action et de contrôle des Directions Régionales de l'Equipeement et de compétence de l'Inspection du Travail des Transports.

Puisqu'il existe une Inspection du Travail spécialisée dans les transports, activité qui fait l'objet d'une réglementation du travail très spécifique et complexe s'appliquant sans limitation de PTAC, il paraît essentiel que cette Inspection soit compétente pour la totalité du secteur, qui, au plan économique forme vraiment un tout, la limite de 3,5 t étant tout à fait artificielle.

En ce qui concerne les DRE, il suffirait de les inviter à s'intéresser dès maintenant à ce secteur et à y contrôler les quelques aspects dès maintenant contrôlables, en attendant de nouveaux textes. A cet égard, dresser un bilan de l'application par les commissionnaires de transport de l'article 22 du décret n° 90-200 du 5 mars 1990 et de l'arrêté de février 1991 modifié relatif à l'enregistrement de toutes les opérations

d'affrètement, est essentiel pour la connaissance des entreprises de transfert de VUL sous-traitants.

Mais cela implique aussi d'adapter les moyens de ces services à cet accroissement sensible de l'effectif des entreprises à contrôler.

5) Supprimer la distinction entre sous-traitant et loueur en transport léger ainsi que clarifier la notion de conducteur mis à disposition d'une entreprise utilisatrice.

Plus on descend dans la taille de l'entreprise et plus on descend dans le PTAC des véhicules, plus la distinction entre sous-traitant et loueur est artificielle.

- le transporteur sous-traitant est un transporteur à part entière, assurant l'ensemble des responsabilités incombant à la profession, alors qu'en fait bien des éléments lui échappent et que sa marge d'autonomie soit très faible.

- le loueur de véhicule avec conducteur met un véhicule à disposition et n'est responsable que de la qualité du véhicule et du conducteur.

Si la différence juridique est réelle, en pratique la différence est minime, voire inexistante, surtout lorsqu'ils interviennent tous les deux pour le compte d'une entreprise de transport, et encore plus si tous les deux sont des indépendants non salariés. Il nous semble qu'il faut mettre fin à cette distinction qui complique inutilement ce domaine. Le souhait serait qu'il n'y ait plus de toute petite entreprise avec statut de "loueur avec conducteur". Mais cette proposition n'est pas simple sur le plan juridique. Elle mériterait d'être approfondie.

Il faut également clarifier la limite entre le louageur et le salarié. La définition jurisprudentielle du contrat de travail est seule en mesure d'apporter une réponse à cette question = suivre pas à pas l'évolution des pratiques des entreprises, les résultats des contrôles effectués, et en cas de P.V., les jugements rendus.

Par exemple : la circonstance que le conducteur assure les transports avec un véhicule personnel (qui lui appartient ou qu'il loue), dont l'entretien est à sa charge, ne fait pas obstacle à la qualité de salarié de l'intéressé (Cassation, 3-12-86, DRASS Nord-Picardie c/société LG).

D'autre part, la notion de conducteur mis à disposition d'une entreprise utilisatrice devrait être clarifiée et les conditions de cette mise à disposition précisées par un contrat écrit mentionnant les clauses principales de cette mise à disposition (cas de mise à disposition, motif, nom et qualification des conducteurs, date de début et de fin des missions, horaires, conditions de rémunérations, lieu de la mission, formation et prévention contre les risques d'accident).

6) *Elaboration de nouvelles règles conventionnelles*

L'élaboration de nouvelles règles applicables à l'activité du TRM en - 3,5 t pourra s'effectuer sous conditions de dresser un bilan complet de l'existant, c'est-à-dire des pratiques économiques et sociales constatées au sein des entreprises et caractérisées par l'externalisation, l'outsourcing et le reengineering avec les nouvelles relations contractuelles induites qui ont souvent transformé les salariés en entrepreneurs, sous la pression de l'emploi, maître-mot de la déconstruction du droit du travail et de son application dans cette activité.

La difficulté d'un bilan complet partagé par tous les acteurs et les solutions nouvelles appropriées à trouver (la volonté de simple transposition des solutions de la "longue distance" serait un leurre, car inapplicable pour de nombreuses raisons) expliquent que cette activité ait pu se développer à côté des règles existantes. Mais il est maintenant nécessaire de résoudre un ensemble de questions qui concerneront à terme l'ensemble de l'activité du TRM et pour lesquelles un cadre conceptuel rénové de négociations s'impose.

7) *Plafonner au nom de la sécurité routière la durée de conduite (ou de travail) de tout conducteur professionnel salarié ou non salarié.*

- pour tous les conducteurs de véhicules de plus de 3,5 tonnes la durée de conduite est plafonnée par le règlement communautaire 3820/85.

- pour les conducteurs salariés la durée du travail est limitée par le code du travail et par le décret du 26 janvier 1983 modifié, ainsi que par l'accord du 23 novembre 1994 pour ce qui concerne les temps de service.

Mais pour les conducteurs non salariés de véhicules de PTAC inférieur à 3,5 tonnes rien ne limite la durée de conduite ou de travail.

Or dans la mesure où cette activité s'exerce sur la voie publique et met en cause la sécurité routière, il paraîtrait essentiel de la limiter, comme cela se pratique déjà dans quelques pays européens (Allemagne à partir de 2,8 tonnes et Pays-Bas d'après un rapport du CNT de 1990). L'utilité en est confirmée par le caractère accidentogène de cette profession.

Cela permettrait d'assainir en partie la concurrence entre salarié et sous-traitance et de ramener à un niveau décent les tarifs de celle-ci.

Cette préoccupation de sécurité routière existe depuis longtemps puisque l'ordonnance n°58.1310 du 23 décembre 1958 l'exprime dans son article premier :
"En vue d'assurer la sécurité de la circulation routière, la conduite et l'exploitation de

tous véhicules de transport routier de voyageurs ou de marchandises, publics ou privés, sont soumises à des règles relatives:

1) à la durée du travail et notamment à la répartition des périodes de travail et de repos;

2) aux conditions spéciales du travail et notamment au nombre de conducteurs ainsi qu'aux règles particulières concernant l'hygiène et la sécurité

3) aux moyens de contrôle documents et dispositifs qui doivent être utilisés.

Ces obligations sont définies par des "règlements d'administration publique."

Ces dispositions de valeur législative ont servi de base aux textes cités ci-dessus. Il devrait donc être possible de les étendre par voie réglementaire aux conducteurs professionnels non salariés de véhicules de moins de 3,5 tonnes avec des règles à préciser.

Le problème est celui du moyen de contrôle. Bien sûr le chronotachygraphe serait l'idéal. Mais cela ne paraît guère envisageable : les véhicules de PTAC inférieur à 3,5 tonnes sont très nombreux et de nature très variée, souvent interchangeables entre eux.

Imposer le chronotachygraphe à tout conducteur professionnel - population mal connue mais d'un effectif élevé - paraît peu réaliste. L'imposer aux seuls professionnels de la rubrique transports n'aurait pas de justification et risquerait d'avoir des effets pervers.

Un tel équipement ne pourrait s'envisager qu'à long terme. Dans l'immédiat le seul moyen de contrôle envisageable pourrait être une forme de livret individuel, système dont on connaît bien sûr les limites.

8) Mise à jour du registre des commissionnaires et extension à tout professionnel du transport qui sous-traite régulièrement (ou fait appel à des loueurs avec conducteur) et obligation à tout professionnel du transport de tenir un cahier des ordres de sous-traitance après clarification des documents à tenir

Rappelons tout d'abord que l'obligation d'inscription au registre des commissionnaires (LOTI + décret du 5 mars 1990) ne prévoit aucun seuil de tonnage.

Toute personne physique ou morale donnant des ordres de transport pour le compte de tiers doit être inscrite à ce registre, ce qui implique de satisfaire à des conditions particulières d'honorabilité et de compétences professionnelles. Cette obligation s'impose donc aux commissionnaires qui ne font que du transport léger.

Toutefois, échappent actuellement à cette obligation, les transporteurs qui sous-traitent dans la limite d'un plafond annuel de 15 % de leur chiffre d'affaires, sans plafond dans divers cas fixés par l'article 38 du décret du 14.03.86.

La sous-traitance dans des conditions excessives paraissant être un problème essentiel du transport léger, nous préconisons d'étendre l'obligation d'inscription au registre des commissionnaires à toute entreprise donnant régulièrement des ordres de sous-traitance, même si le volume global n'atteint pas 15 %.

La sous-traitance occasionnelle resterait possible sans formalité, élément de souplesse indispensable.

En outre, les commissionnaires sont déjà tenus, par l'arrêté du 11.02.91 relatif aux documents à établir, à tenir un cahier enregistrant chaque opération d'affrètement avec les éléments essentiels.

Cette obligation vient d'être étendue aux transporteurs sous-traitant moins de 15 % par l'arrêté du 29.12.97.

Il serait nécessaire d'étendre cette obligation sans seuil minimal de tonnage :

- d'une part, à la prise en location d'un véhicule avec conducteur,
- d'autre part, à tout ordre de sous-traitance donné par un transporteur, même s'il ne fait appel qu'occasionnellement à la sous-traitance.

Ces dispositions - qui, semble-t-il, ont été un peu délaissées ces dernières années - et leur extension comme indiqué ci-dessus paraissent de nature à permettre aux services de contrôle - DRE et ITT - de vérifier la régularité de ces actions et de connaître les sous-traitants et vérifier leur activité et leurs conditions de travail.

9) Bonne connaissance par les administrations de contrôle (DRE-ITT) des autres entreprises de transport léger

Pour ce qui est des autres entreprises de transport léger (c'est-à-dire celles qui ne donnent pas de sous-traitance) et donc notamment les individuels loueurs, il convient bien entendu que la liste en soit tenue à la DRE parallèlement à l'inscription au registre du commerce (ou des métiers pour les déménageurs) selon des conditions d'information réciproque à définir et mettre en place entre les DRE et les Centres de Formalités d'Entreprises.

Par ailleurs, les arrêtés modifiés du 19 mai 1987 et 11 février 1991 fixent les documents à tenir par les transporteurs et commissionnaires, notamment pour les petits envois ; la réglementation en ce domaine est complexe et **il serait d'abord nécessaire de dresser une synthèse claire des obligations documentaires applicables aux commissionnaires de transport, aux transporteurs et aux loueurs sur route** (documents dont la présence est requise à bord des véhicules) et

en entreprise (documents à conserver et à présenter aux agents chargés du contrôle).

A noter que les dispositions du Code Général des Impôts relatives au droit du timbre définissent également des obligations documentaires précises pour les commissionnaires et transporteurs.

Cette liste peut être dénommée registre mais il ne nous semble pas que l'inscription à un tel registre doive être subordonnée à d'autres conditions que celles nécessaires pour le registre du commerce, sachant par ailleurs que tout conducteur sera soumis à une formation professionnelle. Ce secteur d'activité est par nature mouvant et ne doit pas être trop difficilement accessible. Trop de conditions et contraintes conduiraient à rejeter les candidats vers le travail illégal.

Les propositions faites ci-dessus conduisant à limiter le temps de conduite et à contrôler la sous-traitance, devraient déjà permettre de bien suivre ce secteur et ce serait déjà bien que tous soient effectivement inscrits au registre du commerce et paient les impôts, taxes et charges incombant à tout professionnel en situation régulière.

La condition préalable que l'on aurait pu exiger, comme le préconisent certains professionnels, serait une formation à la gestion. Une telle formation n'est pas prescrite pour l'exercice des autres activités commerciales, mais on ne peut dénier son intérêt. Faut-il pour autant en faire une obligation ? Cela nous paraîtrait excessif à ce niveau d'activité compte tenu des autres contraintes et limites mentionnées ci-dessus. Par contre une telle formation serait bien entendu à préconiser vivement, ce que font déjà les centres de formalités et autres organismes, avec différents niveaux de durée possibles et dans des conditions financières qui devraient être attractives.

C/ Observations

1) Cas des deux-roues

Nous n'avons pas, dans ce rapport, fait la distinction entre les transports légers sur deux et sur quatre roues parce qu'en fait il ne nous est pas apparu au cours de nos investigations de différence fondamentale ni de limite nette entre ces deux activités.

Bien sûr la concurrence "sauvage" éventuelle avec le transport lourd concerne plus les véhicules de 3,5 tonnes que les coursiers mais les problèmes de conditions de travail et rémunérations abusives concernent toute la profession et la question des deux-roues est particulièrement sensible sur le plan de la sécurité routière.

Dans notre esprit les huit propositions ci-dessus concernent bien l'ensemble, et particulièrement celles sur le temps de conduite et le contrôle des donneurs d'ordre. L'amendement qui vient d'être voté dans la loi en discussion, étendant l'obligation de licence aux transporteurs légers utilisant des véhicules à deux essieux, exclut les deux-roues.

Il nous paraîtrait néanmoins utile de garder présent à l'esprit la question des deux-roues et dans l'immédiat, d'appliquer au moins les propositions 1, 2 et 3 permettant de bien connaître la situation et les tendances.

2) Cas du transport pour compte d'autrui effectué par des entreprises dont l'activité principale n'est pas le transport, et donc répertoriées sous d'autres codes APE que ceux mentionnés dans ce rapport.

C'est un sujet difficile dans un domaine actuellement mal connu mais probablement important, qu'il convient de maîtriser suffisamment pour qu'il ne permette pas de détourner la réglementation qui serait mise en place pour les transporteurs professionnels.

Outre l'obligation de formation professionnelle prévue par la loi en cours de vote, le plafonnement de la durée de conduite des conducteurs avec le livret de contrôle et le registre des commissionnaires préconisés en 6) et en 7) ci-dessus doivent pouvoir s'y appliquer dans des conditions à préciser.

Pour le reste il paraît difficile de réglementer et de contrôler en l'état actuel de notre connaissance de l'activité.

Sans doute faudrait-il cependant fixer un volume seuil d'activité de transports à partir duquel certaines réglementations s'appliqueraient et notamment l'inscription au registre des transporteurs légers préconisée au paragraphe B8 ci-dessus. Difficile à contrôler mais nécessaire pour éviter les contournements des dispositions précédentes.

3) Il serait utile de rappeler qu'une surcharge d'un véhicule de PTAC $\geq 3,5$ t d'un transporteur léger peut exposer son auteur à la constatation d'un défaut d'inscription au registre ou, une fois adoptée la loi en cours de vote, à la constatation d'un défaut d'application des conditions requises pour l'inscription aux registres actuels.

— —
~

En définitive on trouverait ainsi dans le transport routier de marchandises, **trois registres** tenus par les DRE :

§ **le registre des transporteurs et des loueurs** : concernant toutes les entreprises effectuant des transports routiers de marchandises pour compte d'autrui avec des véhicules de PTAC $> 3,5$ t.

Inscription soumise à des conditions.

Concerne toutes les entreprises faisant du transport (hors compte propre) que ce soit ou non leur activité principale.

§ **le registre des commissionnaires** : concernant toutes les entreprises donnant régulièrement des ordres de transport pour le compte de tiers, sans seuil minimal de tonnage ni de volume relatif de la sous-traitance.

Inscription soumise à des conditions.

Concerne toutes les entreprises que ce soit ou non leur activité principale.

§ **le registre des transporteurs légers** : concernant les entreprises effectuant du transport pour compte d'autrui avec des véhicules ayant tous un PTAC ≤ 3,5 t :

- toutes les entreprises, si c'est leur activité principale
- les entreprises dépassant un seuil d'activité en transports pour compte d'autrui, si ce n'est pas leur activité principale.

Cette inscription ne serait pas subordonnée à d'autres conditions que l'inscription au registre du commerce.

— —

~

En conclusion, il paraît nécessaire et urgent de prendre des dispositions pour maîtriser l'activité du transport léger qui se développe fortement et paraît être un moyen de contourner certaines dispositions de la réglementation en vigueur.

Les propositions ci-dessus développées devraient permettre d'améliorer la situation et notamment indirectement le niveau des prix.

Mais il ne faut pas se cacher la difficulté dans la conjoncture actuelle, d'obtenir une amélioration sensible qui pourra, en tout état de cause, n'être que progressive et nécessite une action vigoureuse des pouvoirs publics de tutelle et des organisations professionnelles.

ANNEXE - BIBLIOGRAPHIE

- Le transport routier de marchandises. Fonctionnements et dysfonctionnements. Par Maurice BERNADET. Ed. Economica 1997
- Rapport au CNT de madame Denoyelle sur l'accès à la profession des entreprises du transport léger du 30.11.90 à partir de la note OEST du 09.11.90 et de la délibération du CNT du 11.12.90
- Les entreprises de transport. Enquête annuelle d'entreprises. Année 1995. METL-DAEI-SES juin 1997
- METL-DAEI : Données détaillées du SES. Le marché des véhicules. Immatriculation en 1996. Parcs au 01.01.97
- L'utilisation des véhicules utilitaires légers en 1991. Rapport OEST. Décembre 1995
- Coursiers. Fiches ANCE de 1996 et de 1997
- METL-DTT : note de synthèse sur la messagerie express de juin 1997
- Diverses notes, documents et comptes-rendus émanant de la DTT de 1993 à 1997
- METL-DAEI-SES / FFOCT : résultats de l'enquête "messagerie" du 1^{er} trimestre 1997
- Les transports de marchandises. SITRAM. Résultats généraux de l'année 1995. METL-DAEI-SES mars 1997
- Que sont les artisans transporteurs devenus. Article de Jérôme Lombard. INRETS-TRACES publié dans la revue "Recherche-Transports-Sécurité" n° 55 d'avril-juin 1997.
- Les accidents corporels des coursiers à Paris en 1995; mairie de Paris, direction de la Voirie. Centre de recherches et d'études techniques. Observatoire des déplacements.
- Rapport sur les examens d'accès à la profession de transporteur routier dans différents pays d'Europe. Olivier Nairac CGPC juillet 1995
- Document CEE comparatif des règles nationales applicables aux transports routiers de marchandises
- Articles parus depuis plusieurs mois et encore récemment dans la presse professionnelle, par exemple "Bulletin des Transports et de la Logistique" n° 2726 du 3 novembre 1997, "l'Officiel des Transporteurs" n° 1945 du 28 juin 1997 et n° 1952 du 20 septembre 1997, "Transports Actualités" n° 631 du 13 juin 1997, ou dans la presse régionale, par exemple "La Dépêche du Midi" 15 décembre 1997 ou nationale, par exemple "L'Express".

- EUROSIRIS : "Conséquences sociales de la sous-traitance dans le transport routier de marchandises" (juin 1997).
- Club EUROTRANS : "La messagerie expresse en Europe" (octobre 1992).
- Distribution de marchandises en zone urbaine. Rapport du groupe de travail du CNT. Novembre 1994
- Revue "Transports urbains" n°91 avril-juin 1996
- CEMT : divers documents d'octobre à novembre 1997 sur les transports de marchandises et la ville en divers pays d'Europe.
- Cadre juridique du transport de marchandises en ville. Propositions de solutions. Laëtitia Dablanc. ENPC. Avril 1997
- Transports de marchandises en ville. Enquête quantitative réalisée à Bordeaux. Premiers enseignements. Laboratoire d'Economie des Transports du CNRS. Janvier 1996
- Les déplacements de marchandises : un aspect fondamental de la dynamique urbaine - J. FRITSCHÉ, CERTU - Printemps 97 -
- Divers rapports, notes de réflexion, comptes-rendus du comité de pilotage sur le transport des marchandises en ville, action animée par la DTT et le CERTU en 1997

ANNEXE - PERSONNES RENCONTRÉES (HORS AGENTS DU METL) PAR ORDRE CHRONOLOGIQUE

- M. Jacques ROBERT - Directeur du Comité National des Transports
- Mmes JOUSSELIN, DEMARCONNAY - INSEE Poitou-Charentes
- MM. COLASSON, BILLOUIN, Mme NOLEN - CCI de la Vienne
- M. VERDIERE - UNOSTRA
- M. CREVANT - SNETLSR - Syndicat National des Entreprises de Transport Léger et de Services Rapides
- MM. ANSAY et PASQUINELLI - GPCM - Groupement Professionnel Course et Messagerie
- MM. PROLONGEAU et BEYREUTHER - AFT - Association pour la Formation dans les Transports
- M. de CHAUVERON - CLTI - Compagnie des Loueurs et Transporteurs Industriels
- M. BERTHOD - Comité de Liaison Transports Logistique
- M. de MARNE - UFT - Union des Fédérations de Transport
- MM. POLETTI, LECOEUVE, ARNAUDIN, TRUCHELOT - FO - Fédération des Transports
- M. YVERNEAU - CFDT - Fédération Générale des Transports et de l'Équipement
- M. CAILLAUD - FNCR - Fédération Nationale des Conducteurs Routiers
- M. DENEUVILLE - Fédération Nationale des Transporteurs Routiers
- M. PROU - CGT - Fédération Nationale des Moyens de Transports - (n'a pas été rencontré mais a fait parvenir un document)
- M. JEAN - CFTC - Fédération des Syndicats Chrétiens des Transports (n'a pas été rencontré mais va faire parvenir un document)

ANNEXE - GLOSSAIRE

Véhicules

PTAC : Poids total autorisé en charge (pour un véhicule)

CU : Charge utile (différence entre le PTAC et le poids à vide)

PTR : Poids total roulant (pour un ensemble de véhicules)

PMA : Poids maximal autorisé : pour un ensemble de véhicules, c'est le plus petit des deux nombres PTR du véhicule moteur ; somme des PTAC des véhicules

PL : Poids lourd (PTAC > 3,5 t)

VL : Véhicule léger (PTAC ≤ 3,5 t)

VUL : Véhicule utilitaire léger (VL destiné au transport de marchandises)

VP : Véhicule particulier (désigne ici les VL non VUL et comprend notamment les véhicules commerciaux)

Organismes

UE : Union Européenne

METL : Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement

DTT : Direction des Transports Terrestres (du METL)

DAEI : Direction des Actions Économiques et Internationales (du METL)

SES : Service Économique et Statistique, service de la DAEI qui a intégré l'ancien OEST (Observatoire Économique et Statistique des Transports)

INSEE : Institut National des Statistiques et des Études Économiques

CNT : Conseil National des Transports

URSSAF : Union pour le Recouvrement des cotisations de Sécurité Sociale et d'Allocations Familiales

DRE : Direction Régionale de l'Équipement (services du METL)

DDE : Direction Départementale de l'Équipement (services du METL)

ITT : Inspection du Travail des Transports (services du METL)

DRIRE : Direction Régionale de la Recherche, de l'Industrie et de l'Environnement (service chargé du contrôle technique des véhicules)

DDCCRF : Direction Départementale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes

CCI : Chambre de Commerce et d'Industrie

Divers

RCS : Registre du Commerce et des Services (tenu par le Greffe des tribunaux de commerce)

CEE : Centre de Formalités des Entreprises - organe d'assistance à création des entreprises -

CODEFI : Comité départemental pour les entreprises en difficulté

CORRI : Comité régional pour les entreprises en difficulté

TRM : Transport Routier de Marchandises

TRM-CA : Transport Routier de Marchandises pour compte d'autrui (par opposition au compte propre)

TMD : Transport de matières dangereuses

SITRAM : Système d'Information sur le Transport de Marchandises (enquête annuelle et banque de données du SES)

EAE : Enquête Annuelle d'Entreprises (enquête tous secteurs, assurée par le SES pour les transports)

NAF : Nomenclature des Activités Françaises : nouvelle nomenclature mise en place par l'INSEE en 1993, se décline en codes APE

Code APE : Activité Principale d'Entreprise : l'application de la NAF à chaque entreprise

TVA : Taxe à la Valeur Ajoutée.

ANNEXE - REGLES APPLICABLES AU TRANSPORT DE MARCHANDISE

TEXTE	Seuil de PTAC/PMA	REGLE	OBSERVATIONS
-------	-------------------	-------	--------------

I - REGLEMENTATION des TRANSPORTS

<p>LOT I et décret de 86</p> <p>a)</p>	<p>3,5 (ou 14 m3)</p>	<p>Toute entreprise assurant des transports pour compte d'autrui avec des véhicules de PTAC > 3,5 T, doit être inscrite au registre des transporteurs tenu par DRE, ce qui implique :</p> <p>(attestation de capacité) du</p> <p>(honorabilité) dirigeant</p> <p>(capitaux en f. des véhicules à partir de 6 t</p> <p>idem pour les loueurs de véhicules avec chauffeur et pour les commissionnaires</p> <p>idem pour les loueurs sans chauffeur mais avec seulement condition d'honorabilité</p> <p>-----</p> <p>aucune obligation de ce genre pour les transports</p> <p>- pour compte propre quel que soit le PTAC</p> <p>- pour compte d'autrui avec PTAC £ 3,5 t</p> <p>A noter que toute activité commerciale reste soumise aux obligations habituelles :</p> <p>- inscription au registre du commerce</p> <p>- cotisations sociales (URSSAF)</p> <p>- assujettissement à la TVA et autres impôts et taxes</p>	<p>le décret du 06.11.97 :</p> <p>- a augmenté la garantie financière par véhicule</p> <p>- a fusionné le registre des transporteurs et le registre des loueurs avec conducteur</p> <p>- a supprimé le registre des loueurs sans conducteur</p>
--	-----------------------	--	---

b)	7,5 t	à partir d'un PTAC de 7,5 T, les TRMCA en transport intérieur de zone longue doivent disposer - dans le véhicule - d'une autorisation de transport de la classe considérée selon le PTAC (seuils 7,5, 13 et 26 t)	Ø cette obligation va disparaître à court terme mais dans l'immédiat le décret du 6.11.97 a abaissé à 6t le seuil de 7,5 t
c)	6 t	Pour les TRMCA effectués dans plusieurs pays de l'UE, il faut avoir une licence communautaire	accord de principe de l'UE pour abaisser le seuil à 3,5 t
	pas de seuil	cabotage (transport interne à un pays autre que celui d'origine) : nécessite une autorisation de cabotage quel que soit le PTAC	cette obligation disparaît au 01.07.98
d) décret n° 90-200 du 5 mars 1990 relatif à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport arrêté du 11 février 1991 relatif aux documents à établir et à tenir par les commissionnaires	pas de seuil pas de seuil	<ul style="list-style-type: none"> - Les donneurs d'ordre de transports pour le compte de tiers doivent être inscrits au registre des commissionnaires, ce qui implique de satisfaire à des conditions de compétence et d'honorabilité - documents enregistrant par ordre chronologique chaque opération d'affrètement définie par au moins 11 items - conservation de ces informations par le commissionnaire durant un délai de trois ans 	
e) règlements 3820/85 et 3821/85 du 20.12.85	3,5 t	Tous les conducteurs de TRM (aussi bien CA que CP) doivent respecter le règlement européen sur les temps de conduite et de repos, s'ils conduisent un véhicule de PTAC > 3,5 t, et ce véhicule doit être équipé d'un chronotachygraphe	
f) loi n° 95-96 du 01.02.95 modifiée par la loi 96.603 du 05.07.96	pas de seuil (7,5 t)	<ul style="list-style-type: none"> - s'applique à tout prestataire de TRMCA y compris loueurs avec conducteurs et commissionnaires - interdiction de pratiquer des prix ne comprenant pas toutes les charges sous peine de sanctions - obligation d'un document de suivi rempli au fur et à mesure de l'opération de transport - ces dispositions sont d'ordre public 	Ø ne s'applique en fait que pour les envois de plus de 3 t, dans des véhicules de PTAC > 7,5 t à plus de 150 km.
g) loi n° 92-1445 du 31.12.92 modifiée par la loi 96.603 du 05.07.96	pas de seuil	<ul style="list-style-type: none"> - s'applique à tout prestataire de TRM CA pour les contrats entre transporteurs et/ou loueurs et/ou commissionnaires - interdiction de pratiquer des prix ne comprenant pas toutes les charges sous 	

(loi "sous-traitance")		peine de sanctions	
h) décret n° 92-699 du 23.07.92 (décret "donneur d'ordre")	pas de seuil	- s'applique à tout donneur d'ordre à un TRM CA - interdiction de donner des instructions incompatibles avec le respect de la réglementation (sociale, vitesse, charge)	
i) circulaire Finances du 03.06.96	pas de seuil	accès CODEFI-CORRI - ouvert à toute entreprise de TRM sans seuil mais à condition qu'elle assure aussi un "service industriel"	
	3,5 t	FRAC (Fonds Régional d'Aide au Conseil) pour les entreprises de TRMCA inscrites au registre et dont l'activité principale est le transport	
j)	16 t	Taxe à l'essieu : ne s'applique qu'aux véhicules de 16 à 38 T en dessous : vignette	
	3,5 t 7,5 t	Cotisation CNT : s'applique à toutes les entreprises inscrites au registre : cotisation fixe, plus une cotisation en fonction des véhicules > 7,5 t	
	3,5 t en général	Contrôle des DRE-DDE sur route et en entreprise Ce contrôle s'applique à la coordination des transports (y compris règlement social européen) et au code de la route et au règlement social européen. Il se limite donc normalement aux entreprises utilisant des véhicules de plus de 3,5 t mais il peut descendre en dessous : application du décret "donneur d'ordre" et contrôle du poids des véhicules. A noter qu'il s'applique non seulement aux entreprises dont l'activité principale est le TRM CA (y compris commissionnaires et loueurs) mais aussi aux entreprises dont le TRM CA est une activité secondaire et aussi aux entreprises effectuant du transport en compte propre. A noter que le contrôle des prix est du ressort des DD CCRF et non des DRE.	
	pas de seuil	TVA - possibilités de déduction de la	

		<p>TVA payée</p> <p>(sur achat et entretien des véhicules : oui si véhicule utilitaire de société)</p> <p>(4 roues, 2 places)</p> <p>(sur achat du carburant : - pas sur essence)</p> <p>- sur gazole : déductible 50 % si voiture particulière</p> <p>" " : " 100 % si véhicule utilitaire</p>	
<p>code général des impôts</p> <p>art. 925 0 943 et annexe III</p> <p>art. 313 et suivants</p>	pas de seuil	<p>droits de timbre des contrats de transports et obligations en matière de documents à tenir par les commissionnaires et transporteurs.</p> <p>Les entreprises concernées doivent être déclarées aux services fiscaux.</p>	

II - CIRCULATION ROUTIERE								
a) Code de la Route		Vitesses maxi autorisées						
	3,5 t 12 t		PMA ³ 3,5 t		3,5t < PMA ³ 12 t	PMA > 12 t		
			temps sec	pluie		non TMD	TMD	
		autoroutes	130	110	110	90	80	
		2 chaussées séparées	110	100	100	80	70 ou 60 selon freinage	
		autres routes prioritaires	90	80	80	80	70 ou 60	

		autres routes	90	80	80	80 camions 60ensembles	60	
		en aggro	50	50	50	50	50	
b) arrêté du 22.12.94 modifié le 24.12.96	7,5 t	Restrictions de circulation - circulation interdite du samedi 22 h au dimanche 22 h ou de la veille de fête 22 h au jour de fête 22h, sauf certaines catégories de transports et sauf dérogation - circulation totalement interdite certains jours sur certains axes ð le seuil est de 7,5 t						en 94-95, certaines interdic- tions s'appliquaient à partir de 3,5 t (non renouvelé)
c) article R 78 du Code de la Route décret n° 95-1001 du 06.09.95	12 t	Obligation d'un limiteur de vitesse (à 90 km/h) à partir de 12 t						
d) Code de la Route et arrêtés ponctuels d'application	3,5 t 7,5 t 12 t	Barrières de dégel : les seuils normalement appliqués selon les routes et les circonstances sont de 3,5 t, 7,5 et 12 t de PMA avec des dispositions particulières pour les véhicules partiellement chargés						
e) arrêtés municipaux	seuil variable	Réglementation en ville : des restrictions sont souvent apportées à la circulation des PL en ville modulées, selon les axes, les quartiers ou les horaires et aussi selon : soit le PTAC : souvent 7,5 t parfois 3,5 ou 12 t soit la surface au sol : Paris 20 m², en plus forte contrainte						
f) Code de la Route arrêté ministériel du 31.07.75 modifié	3,5 t	Permis de conduire : A pour les 2 roues B pour les < 3,5 t pas de contrôle médical périodique permis C : à partir de 3,5 t -véhicule isolé ð contrôle médical tous les 5 ans permis EC : remorque > 750 kg - ð " " "						
g)	3,5 t	contrôle technique DRIRE : jusqu'à 3,5 t : 1er contrôle au bout de 4 ans tous les 2 ans						

		<p>ensuite</p> <p>de 3,5 T à 6 t : 1er contrôle au bout d'un an et tous les ans ensuite</p> <p>au-delà de 6 t : 1er contrôle à la mise en service et annuel ensuite</p>	
h)	seuil variable	<p>restrictions ponctuelles à la circulation</p> <p>Outre les restrictions exprimées en tonnage, diverses restrictions s'appliquent aux véhicules de transport de marchandise. Elles sont exprimées par panneaux ou panonceaux.</p> <ul style="list-style-type: none"> - les panneaux ou panonceaux représentant un camion de profil, s'appliquent à tous les véhicules de transports de marchandise sans limite inférieure (par ex. B8, ou B18a, b, c) - les panneaux représentant un camion de face ou de dos, s'appliquent uniquement aux véhicules de transports de marchandise de plus de 3,5 t (par ex. B3a) <p>Mais cette règle peut être (et est souvent) modifiée par un panonceau de seuil de tonnage.</p>	
i) Arrêté du 05.12.96	seuil variable souvent 3,5 t	Transport de matière dangereuse. Le seuil est souvent de 3,5 t pour la formation spécifique, l'agrément du véhicule, l'assurance qualité, les panneaux spécifiques, mais pour certaines matières, le seuil peut descendre en-dessous de 3,5 t	

III - REGLEMENTATION SOCIALE

Les règles fixées par le Code du Travail et autres textes généraux, s'appliquent évidemment, notamment l'interdiction du travail illégal, et les règles relatives à l'hygiène et à la sécurité (arrêté chargement - déchargement du 4.4.96)

a) CCNTR	pas de seuil	<p>Convention collective du transport routier</p> <p>- s'applique à tout emploi de salarié pour les entreprises dont l'activité principale est le TRM CA - sans limite inférieure.</p> <p>- ne s'applique pas si l'activité principale est différente, mais c'est alors une autre convention collective qui s'applique souvent plus contraignante</p> <p>- ne s'applique pas au conducteur non salarié (patron ou travaillant seul)</p>	
b) décret n° 83-40 du 26.01.83 modifié le 03.08.92 - 26.02.93 - 12.12.96 - 19.12.96 -	pas de seuil	<p>durée du travail dans les entreprises de transport routier</p> <p>mêmes conditions que ci-dessus</p> <p>limite la durée du travail constituée par les temps de conduite et les autres temps d'activité</p>	
c) arrêté du 26.04.96	pas de seuil	<p>définit les règles de sécurité que doivent appliquer les entreprises dans lesquelles des entreprises extérieures viennent effectuer des opérations de chargement, déchargement de véhicules de transport. Concerne donc tous les transporteurs, sans seuil, qu'ils soient ou non à activité principale transports, qu'ils soient CA ou compte propre (ailleurs que chez eux-mêmes)</p>	
d) décret n° 96-139 du 21.02.96 poursuivant le décret n° 91-47 du 14.01.91.	pas de seuil	<p>taxe parafiscale pour la formation</p> <p>perçue avec la taxe sur les cartes grises :</p> <p>154 F pour les véhicules £ 3,5 t</p> <p>632 F pour les véhicules £ 6 t</p> <p>948 F " " £ 11 t</p> <p>1423 F " " > 11 t et tracteurs</p>	
e) décret n° 97-608 du 31.05.97 (reprenant l'accord du 20.01.95)	<p>3,5 t</p> <p>7,5 t</p>	<p>obligation de formation :</p> <p>- s'applique uniquement aux salariés des entreprises dont l'activité principale est le TRM CA</p> <p>Formation initiale minimale obligatoire de 4 semaines : s'applique aux conducteurs de véhicules > 7,5 t</p>	<p>extension envisagée à tous les conducteurs professionnels sans seuil, ni distinction entre CA et</p>

		Formation continue obligatoire de sécurité de 3 j. tous les 5 ans : s'applique aux conducteurs de véhicules > 3,5 t ou 14 m3	CP, salariés ou non
f) décret n° 49-488 du 12.05.97 Code Sécurité Sociale - art. L. 241-13.	pas de seuil	allègement des charges sociales sur les bas salaires - s'applique aux conducteurs dits "grands routiers" ou "longue distance" des entreprises dont l'activité principale est le TRM CA.	application à la "courte distance" sous réserve de la conclusion d'un accord de branche sur le temps de service et la rémunération
g) accord du 23.11.94. (partie négociée du volet social du contrat de progrès)	pas de seuil	accord patronat-salariat sur la limitation des durées de service et les rémunérations des conducteurs dits "grands routiers" ou "longue distance" des entreprises dont l'activité principale est le TRM CA.	
h) article L 611.4 du Code du Travail	3,5 T	Inspection du Travail Il existe une inspection du travail spécialisée pour les activités du transport, mais dans le transport routier elle n'est compétente que pour les entreprises dont l'activité principale est le TRM CA et qui sont inscrites au registre des transporteurs (véhicules > 3,5 t). Pour les autres entreprises et donc tous les autres conducteurs salariés (CA ou compte propre) c'est l'inspection ordinaire du travail qui est compétente.	
i) Code du Travail articles L. 324-9 - L. 362-3 - L.362-4 - L. 362-6 - articles 131-38 et 131-39 Code Pénal	pas de seuil	travail dissimulé : sanctions <i>A - personne physique :</i> - délit 2 ans d'emprisonnement et 200 000 F d'amende - peine doublée en cas de récidive - peines complémentaires : publication du jugement, affichage ; confiscation des outils, machines, matériaux, véhicules utilisés ou stockés, des biens sur lesquels ont porté le travail dissimulé, ainsi que de tout produit direct ou indirect de ce travail et appartenant au condamné ; interdiction d'exercer directement ou indirectement l'activité professionnelle pendant 5 ans au plus ; exclusion des marchés publics pendant 5 ans au plus ; interdiction des droits civiques, civils et de famille pendant 5 ans au plus. <i>B - personne morale :</i> - délit : amende de 1 000 000 F ; dissolution si la personne morale a été créée pour commettre les faits ; interdiction	

		<p>d'exercer l'activité ; placement sous surveillance judiciaire ; fermeture de l'établissement ; exclusion des marchés publics ; confiscation de la chose qui a servi ou devait servir à commettre l'infraction ou qui en est le produit ; affichage ; publication.</p> <p>N.B. § le travail dissimulé expose également ses auteurs à supporter des conséquences pécuniaires et notamment le paiement par l'employeur des charges sociales sur les rémunérations versées au prétendu travailleur indépendant pendant les trois années passées et, donc, les pénalités de retard correspondantes (10 %)</p> <p>§ avoir remis au salarié un bulletin de paie comportant un nombre d'heures de travail inférieur à celui réellement effectué constitue un cas d'incrimination de dissimulation d'emploi salarié.</p>	
<p>j) Code du Travail</p> <p>L.125-1 réprimé par L.152-3 et L.152-3-1 CT.</p> <p>L.125-3 réprimé par L.152-3 et L.152-3-1 CT.</p>	pas de seuil	<p>Marchandage, prêt de main-d'oeuvre à but lucratif : sanctions</p> <p><i>A - personne physique :</i></p> <p>délit : 2 ans d'emprisonnement et 200 000 F d'amende ; possibilité d'interdiction d'exercer pendant 2 à 10 ans ; publication et affichage du jugement.</p> <p><i>B - personne morale :</i></p> <p>amende de 1 000 000 F ; dissolution ; interdiction d'exercer ; placement sous surveillance judiciaire ; fermeture d'établissement ; exclusion des marchés publics ; confiscation de la chose qui a servi ou devait servir à l'infraction ou qui en est le produit ; affichage ; diffusion.</p>	