

Le transport léger : complément d'enquête

Dans le numéro 184 daté de juin 2002 des «Cahiers de l'Observatoire», le CNR a présenté les premiers résultats d'une étude qu'il venait de réaliser sur le transport par véhicules utilitaires légers. Depuis, cette activité exercée par un nombre croissant d'entreprises a fait l'objet d'investigations complémentaires. Le présent article complète le précédent et actualise certaines données statistiques. Notons enfin que l'étude monographique conduite par le CNR sera disponible à la mi-octobre, dans son intégralité, sur son site internet www.cnr.fr

L'importance qu'a pris le transport léger dans l'activité transport et dans l'économie en général depuis quelques années est une évidence que le CNR a déjà formalisée. Quelques aspects plus techniques peuvent aujourd'hui être exposés :

- le cadre réglementaire de l'activité de transport léger pour compte d'autrui,
- l'enregistrement des entreprises de transport léger,
- la structure des coûts du transport léger.

Le cadre réglementaire de l'activité de transport léger pour compte d'autrui

Dans le secteur du transport routier de marchandises pour compte d'autrui à l'aide de véhicules utilitaires légers, mis à part les conditions générales d'utilisation des VUL, le cadre réglementaire s'est profondément modifié depuis le 30 août 1999, date du décret d'application n°99-752 de la loi Gayssot.

Les VUL et leurs conditions d'utilisation

Pour conduire un VUL (véhicule utilitaire d'au moins deux essieux d'un PMA n'excédant pas 3,5 tonnes), peu de documents sont nécessaires. Le conducteur doit être titulaire du permis B ; le véhicule doit répondre aux normes techniques, fiscales et d'assurances habituelles.

Les VUL peuvent recevoir une remorque permettant d'augmenter leurs capacités de transport. Toutefois, le poids total roulant réel des ensembles de véhicules ne peut dépasser le poids total roulant autorisé du véhicule tracteur que si les trois conditions suivantes sont remplies :

- le PTAC de la remorque n'excède pas 3,5 tonnes,
- le poids réel de la remorque ne dépasse pas 1,3 fois le poids réel du véhicule tracteur,
- la vitesse de l'ensemble est limitée à 65 km/heure ; la remorque doit alors porter à l'arrière l'indication de cette limite.

Dans la pratique, peu de VUL utilisent en France de telles remorques.

Le choc du décret de 1999

Depuis le 6 février 1998, la loi (loi n° 98-69 dite loi «Gayssot») étend la réglementation du transport aux entreprises de transport léger (art. 2, paru au Journal Officiel du 7 février 1998, p. 1975 ; Cahiers pratiques du Lamy, n° 1821). Cette loi n'est devenue effective qu'à compter de la date de parution de son décret d'application (30 août 1999, décret n° 99-752).

Dorénavant, toute entreprise disposant d'un ou de plusieurs véhicules automobiles d'au moins deux essieux (à l'exclusion donc des motocycles) doit, pour exercer son activité, être inscrite au registre des transporteurs et des loueurs.

L'inscription au registre des transporteurs et des loueurs

Pour s'inscrire au registre des transporteurs et des loueurs, l'entreprise de transport léger doit respecter - tout comme son aînée du transport lourd - les conditions d'honorabilité et de capacités professionnelle et financière.

L'honorabilité

La condition d'honorabilité doit être satisfaite par le commerçant chef d'entreprise individuelle, les associés et les gérants des sociétés en nom collectif, les associés commandités et les gérants des sociétés en commandite, les gérants des sociétés à responsabilité limitée, le président du conseil d'administration ou les membres du directoire et les directeurs généraux

des sociétés anonymes, le président et les dirigeants des sociétés par actions simplifiées, ou la personne physique qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport ou de location de l'entreprise et qui doit répondre à la condition de capacité professionnelle. L'honorabilité, souvent attestée sur l'honneur par les intéressés lors de la demande d'inscription au registre des transporteurs, est systématiquement vérifiée sur la base des éléments figurant dans l'extrait n° 2 du casier judiciaire.

Capacité professionnelle

Pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes, un justificatif de capacité suffit (par opposition à l'attestation de capacité). Il peut être accordé aux titulaires d'un baccalauréat professionnel transport et aux personnes ayant suivi un stage d'au moins 10 jours dans un organisme de formation agréé. Il est exigé de la personne qui assure la direction permanente et effective de l'activité transport. L'expérience professionnelle ne permet pas la délivrance de ce document (une équivalence sans délivrance de titre a été temporairement admise - cf. chapitre : La montée en charge des inscriptions, page 18).

La capacité financière

Introduite en septembre 1992, la notion de capacité financière vise à garantir que l'entreprise dispose des moyens nécessaires à sa bonne gestion. Elle permet notamment de s'assurer de sa solvabilité à l'égard d'éventuels sous-traitants ou fournisseurs. Depuis novembre 1999, une entreprise satisfait à la condition de capacité financière si elle dispose de capitaux propres et de réserves ou garanties à hauteur de 900 euros pour chaque véhicule n'excédant pas 3,5 tonnes de PTAC (600 euros dans les DOM). Le montant des garanties ne peut dépasser la moitié du montant de la capacité financière exigible.

La réglementation sociale

La formation des conducteurs

L'inscription au registre des transporteurs et des loueurs implique l'obligation de formation des conducteurs, qu'ils soient salariés ou non. Deux formations sont prévues :

- la formation initiale minimale obligatoire (FIMO) de 4 semaines, qui s'applique exclusivement aux conducteurs de véhicules de plus de 7,5 tonnes entrant dans la profession. Des équivalences par diplômes (CFP, CAP, BEP du secteur) sont prévues,
- la formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) de trois jours, renouvelable tous les cinq ans. Elle s'applique aux conducteurs de véhicules de plus de 14 m³ de volume utile ou de plus de 3,5 tonnes de PTAC.

Or, les VUL les plus courants font moins de 14 m³ de volume utile. Les conducteurs de VUL peuvent donc échapper à toute obligation de formation. Cette lacune pose problème dans un secteur à la recherche d'une reconnaissance professionnelle.

L'absence de réglementation concernant les transporteurs conducteurs

Le chapitre de la réglementation sociale diffère selon le statut du conducteur. Si les conducteurs sont non salariés, il n'existe pas de texte particulier (qu'il soit communautaire ou français, puisque les règlements 3820 et 3821 s'appliquent aux véhicules de plus de 3,5 tonnes) qui vienne limiter leurs temps de travail et de conduite ou leur imposer des temps de repos.

Si les conducteurs de véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes sont salariés, ils doivent respecter les règles de la durée du travail applicables dans le secteur d'activité auquel ils appartiennent, c'est-à-dire le secteur du transport routier (décret n° 83-40 du 26 janvier 1983 modifié).

Les conducteurs salariés et le décret «Gayssot 2»

Trois régimes de temps de travail peuvent être distingués. Il est pratique de commencer par présenter les «conducteurs en messagerie» car les autres régimes sont finalement applicables par défaut à cette définition.

Depuis le décret n° 2002-622 du 25 avril 2002 dit «Gayssot 2», les conducteurs de messagerie ont été isolés des «grands routiers» et des «autres personnels roulants».

Selon les termes du décret, les conducteurs de messagerie sont :

«les personnels roulants affectés, à titre principal, à des services organisés de messagerie, d'enlèvement et de livraison de marchandises ou de produits dans le cadre de tournées régulières nécessitant, pour une même expédition de domicile à domicile, des opérations de

groupage et de dégroupage et comportant des contraintes spécifiques de délais de livraison». Les conducteurs répondant à cette définition sont assujettis, à compter du 1er août 2002, aux règles du droit commun de la durée du travail, soient 35 heures légales par semaine pour toutes les entreprises. La durée maximale hebdomadaire de travail est fixée, dans le droit commun, à 48 heures par semaine isolée et à 44 heures par semaine en moyenne sur une période de 12 semaines consécutives. De ce fait, chaque salarié dispose d'un contingent d'heures supplémentaires qui, une fois franchi le seuil des 35 heures, génèrent des contreparties en termes financiers et de repos. Depuis le 1er août 2002, le droit commun s'appliquant aux conducteurs en messagerie, ces derniers ne bénéficient plus du système des heures d'équivalences dont bénéficient les grands routiers et les autres personnels roulants. Chaque conducteur en messagerie a donc droit à un contingent de 180 heures supplémentaires par an quelle que soit la taille de l'entreprise (loi Fillon). Pour les entreprises de 20 salariés et moins, le contingent utilisable se déclenche au delà de la 36ème heure en 2003 et au delà de la 35ème après le 1er janvier 2004 (retour au cas général). Toutefois, les conducteurs de VUL ne doivent pas être systématiquement assimilés à des conducteurs de messagerie. S'ils ne correspondent pas à la définition du conducteur de messagerie donnée ci-dessus, ils rejoignent, pour ceux qui effectuent au moins 6 repos journaliers par mois hors de leur domicile, le cadre réglementaire des «grands routiers» et, pour ceux qui en effectuent moins de 6, celui des «autres personnels roulants». Les grands routiers peuvent travailler jusqu'à 56 heures sur une semaine isolée et jusqu'à 50 heures par semaine en moyenne sur un mois, ainsi que 220 heures par mois. Les autres personnels roulants peuvent travailler jusqu'à 48 heures par semaine isolée et par semaine en moyenne sur un mois, ainsi que 208 heures par mois. Ces dispositions ne sont pas modifiées par la loi Fillon sur l'aménagement de la réduction du temps de travail.

Ces trois types de dispositions ne sont naturellement applicables que pour des entreprises de transport public ayant un code NAF visé par les décrets (notamment 602 LMNP et 364 A). Mais selon l'Inspection générale du travail des transports, il est clair qu'au sein du secteur transport, le code NAF exact de l'entreprise n'est pas déterminant quant au type auquel appartient un conducteur. Par exemple, une entreprise de code NAF 634 A (messagerie et fret express) peut traiter tout ou partie de ses conducteurs comme des «grands routiers» ou des «autres personnels roulants», s'ils répondent à leurs définitions. A l'opposé, une entreprise du 602 L (proximité) doit appliquer les dispositions du «conducteur de messagerie» à ses conducteurs qui répondent à cette définition. On peut préciser ici que la détention d'une licence de transport public par une entreprise dont le code NAF est non transport, ne permet pas d'appliquer les dispositions des conducteurs définis ci-dessus.

Le travail de nuit

Enfin, dans toutes les entreprises soumises à la convention collective nationale de transport routier de marchandises, de déménagement et d'activités auxiliaires du transport (notamment 602 LMNP et 634 A), l'accord du 14 novembre 2001 sur le travail de nuit est applicable depuis le 21 juillet 2002. La conséquence pour tous les types de conducteurs est une prime horaire sur les heures de nuit (21 heures- 6 heures) accomplies conformément aux instructions de l'employeur. Cette prime est égale à 20% du taux horaire conventionnel à l'embauche du coefficient 150M de l'annexe 1. Cette compensation peut être transformée en repos équivalent (20% du temps de travail effectué la nuit) par voie d'accord d'entreprise ou, à défaut de délégués syndicaux, par accord avec les représentants du personnel. Au-delà de 50 heures de travail de nuit par mois, 5% supplémentaires (de toutes les heures de nuit) sont dus sous forme de repos compensateur. En l'absence d'accord sur les conditions et modalités de prise de ce repos, il y a transformation automatique en compensation pécuniaire (5% du taux horaire conventionnel à l'embauche du coefficient 150M). De plus, la prime des «20%» doit être intégrée dans l'assiette du calcul de majoration des heures supplémentaires. Les entreprises du secteur qui occupent des conducteurs de messagerie de nuit ont donc vécu de profonds et multiples changements de réglementation sociale en l'été 2002.

Documents à tenir

La durée du temps passé au service de l'employeur par les conducteurs salariés (véhicule jusqu'à 3,5 tonnes du secteur du transport routier) doit être enregistrée sur un document de contrôle (décret 98-59 modifiant le décret 83-40 article 10). Deux types sont à utiliser selon le

rythme d'activité du conducteur.

Si le conducteur effectue un service à horaire fixe et qu'il rentre tous les soirs à l'établissement, le feuillet «horaire de service» convient (Cerfa n° 47-0103). Il doit être établi, daté et signé par le chef d'entreprise ou son représentant, puis affiché dans l'établissement d'attache du salarié. Les conducteurs doivent en détenir une copie et pouvoir la présenter aux agents de contrôle, notamment sur la route. Enfin, préalablement à sa mise en vigueur, l'horaire de service doit être communiqué à l'inspecteur du travail.

Si l'une des deux conditions de rythme d'activité citées ci-dessus n'est pas respectée, un «livret individuel de contrôle» doit être utilisé (Cerfa n° 47-0100). Celui-ci comporte des feuillets quotidiens qui doivent être remplis et signés par le conducteur chaque jour d'activité. On retrouve sur une grille horaire les 4 types de périodes possibles avec les mêmes symboles que sur un chronotachygraphe. Des récapitulatifs hebdomadaires et mensuels doivent être effectués par l'employeur. Le livret doit être présent à bord du véhicule.

Dans chaque établissement de rattachement des personnels, doit être ouvert un «registre unique de délivrance» des horaires de service et des livrets individuels de contrôle. Tous ces documents doivent être conservés 5 ans et être tenus à la disposition de l'inspecteur du travail.

Réglementation sur la sous-traitance et le travail dissimulé

Pour contourner les contraintes sociales du salariat, nombreuses sont les entreprises du transport léger à recourir à la sous-traitance et, plus particulièrement, auprès de transporteurs-conducteurs. Ils encourent alors le risque d'une requalification juridique pour travail dissimulé.

Sur cette question, le transport léger doit se conformer au droit commun. Les articles L125-1 (fourniture illégale de main-d'œuvre à but lucratif ou «marchandage»), L125-3 (prêt de main-d'œuvre à but lucratif hors du cadre légal du travail temporaire), L324-9 (recours au service d'un travailleur dissimulé), L324-10 (exécution d'un travail dissimulé), L341-6 (emploi d'un étranger non muni d'une autorisation de travail salarié) s'appliquent à l'activité du transport léger.

Le contrat type sous-traitance

Différents contrats types peuvent être utilisés. Le principal contrat type concernant le secteur du transport léger est celui sur la sous-traitance (voir décret n°2001-659 du 19 juillet 2001 «portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises exécutés par des sous-traitants» paru au JO du 22 juillet 2001 et BTL du 30/07/01). Il présente notamment l'intérêt de limiter les risques de requalification. Ce contrat n'a pas force de loi (il est dit supplétif).

Le contrat type «sous-traitance» concerne uniquement les relations «transport» entre professionnels (entre un commissionnaire et un voiturier, ou entre un transporteur et son confrère à qui il confie une opération) à condition que l'opération de transport soit régulière et significative. Le contrat type exclut donc de son champ la sous-traitance en cascade, la sous-traitance spot, les relations entre chargeur et transporteur et la location de véhicules avec chauffeur (qui fait l'objet d'un autre contrat type). Il a pour objet de définir les modalités commerciales d'un contrat de transport d'une certaine durée (préavis en cas de rupture de contrat, modalités de paiement, volume des prestations, etc.). Un transporteur commanditaire devient commissionnaire vis-à-vis de la relation contractuelle, même s'il n'est pas inscrit sur le registre des commissionnaires.

Le commanditaire (soit commissionnaire, soit voiturier) est appelé «opérateur de transport», l'exécutant : le «sous-traitant». Le commissionnaire organise le transport et conclut les contrats nécessaires en son nom pour le compte du client. L'exécutant réalise la prestation de transport conformément aux souhaits du commissionnaire.

Sur le plan réglementaire, le commissionnaire doit s'assurer que le sous-traitant :

- est inscrit au registre des transporteurs,
- est en règle sur le plan social (notamment concernant l'emploi de clandestins) et fiscal,
- ne pratique pas un prix ne couvrant pas ses charges.

Sur le plan contractuel, les contractants s'engagent à :

- avoir un volume minimal de prestation (le sous-traitant ayant droit à une indemnité dans le cas contraire),

- renégocier le contrat chaque année à sa date anniversaire,
- réviser les prix en cas de variation significative des charges,
- interdire les pénalités de retard, les compensations «sauvages» (imputer sur une créance liquide, certaine et exigible -le prix du port - une autre qui ne l'est pas - dommage ni prouvé, ni chiffré -), qui s'apparentent à de la subordination (notamment lorsque les ponctions sont arbitraires et déboursées par le transporteur),
- permettre au sous-traitant de résilier le contrat sans préavis ni indemnité,
- payer l'opération dans un délai de 30 jours maximum après réception de la facture,
- renoncer à faire supporter au transporteur l'éventuelle défaillance de son client,
- qu'en cas de non-paiement, le transporteur s'adresse d'abord au commissionnaire avant de s'attaquer à l'expéditeur ou au destinataire,
- partager les frais d'assurances, le voiturier ayant à sa charge l'assurance de son véhicule et une assurance responsabilité civile pour la marchandise, le commissionnaire couvrant le matériel et les véhicules tractés lui appartenant.

Le contrat type comporte un certain nombre d'obligations pour les deux parties. En particulier, le sous-traitant est obligé de :

- faire remonter périodiquement l'information,
- signaler tout événement l'empêchant d'exécuter le contrat,
- réaliser lui-même l'opération de transport, sauf cas de force majeure et avec l'accord du commissionnaire.

La durée du contrat peut être indéterminée. Chaque partie peut alors le résilier à tout moment moyennant l'envoi d'une lettre recommandée et le respect d'un préavis proportionnel à la durée d'exécution de la convention.

En cas de manquements graves ou répétés aux obligations, chaque partie peut rompre à tout moment le contrat sans préavis ou indemnité.

Enfin, l'intérêt de ce contrat type est qu'il aborde les aspects susceptibles d'être retenus lors d'une requalification en travail dissimulé. En particulier, le donneur d'ordres peut, avec l'accord du sous-traitant :

- lui proposer tel fournisseur, à condition que ce soit avantageux pour le transporteur,
- lui demander de s'équiper en matériel informatique identique au sien (quitte à le prêter au transporteur),
- lui demander la mise aux couleurs des véhicules, voire des chauffeurs, à condition qu'elle soit à la charge du commissionnaire et que le transporteur en reçoive rémunération.

Ce contrat type n'a, certes, pas force de loi. Il reste à voir dans quelle mesure il permettra de normaliser les relations de sous-traitance, étant entendu que la sous-traitance fait partie intégrante de l'organisation de l'offre dans le transport.

Les prix abusivement bas

Le dumping est réprimé par la loi n°92-1445 du 31 décembre 1992. Il punit d'une amende de 90 000 euros le fait, pour le donneur d'ordres (transporteur routier de marchandises, commissionnaire de transport ou loueur avec conducteur), de rémunérer, une ou plusieurs opérations de transport ou de location utilisant intégralement au moins un véhicule, par un prix ne permettant pas de couvrir à la fois :

- les charges entraînées par les obligations légales et réglementaires, notamment en matière sociale et de sécurité,
- les charges de carburant et d'entretien des véhicules,
- les amortissements ou loyers des véhicules,
- les frais de route des conducteurs des véhicules,
- les frais de péages,
- les frais de documents de transport et les timbres fiscaux,
- et, pour les entreprises unipersonnelles, la rémunération du chef d'entreprise.

Force est de constater que cette loi est peu utilisée. On peut en donner quelques raisons : seuls les transporteurs ou les loueurs évincés et les organisations professionnelles des métiers concernés (et représentatives au niveau national) peuvent se porter partie civile, il y a prescription annale et, enfin, il doit s'agir ad minimum d'un camion complet. Ce dernier point constitue une limite de taille dans le cadre du transport léger. Comment un transporteur léger effectuant du parcours terminal de messagerie sans contrat d'exclusivité avec un messenger donné peut-il prétendre qu'il remplit son véhicule avec les seuls enveloppes et petits colis de

ce messenger ? En course à la demande, toute marchandise laissant de la charge ou du volume utile «nécessite-t-elle l'utilisation intégrale d'au moins un véhicule» ?

Se pose ensuite le problème du calcul du juste prix. En la matière, la circulaire n° 2001-62 du 4 septembre 2001, relative à l'application de la réglementation sur les prix abusivement bas dans le secteur du TRM, a clarifié les choses en proposant une méthode concrète de calcul des coûts. On pourra notamment la consulter dans le BTL n°2911 du 15 octobre 2001.

Enfin, si les transporteurs, les commissionnaires et les loueurs donneurs d'ordres et/ou sous-traitants, ne doivent pas obligatoirement être inscrits au registre de leur activité pour être concernés par cette loi

(cf. Guide de capacité professionnelle marchandises, Celse 2002), les donneurs d'ordres non professionnels du transport, eux, ne sont jamais concernés.

Documents et titres de transport

Plusieurs documents sont désormais exigés pour toute entreprise de transport léger.

Tout d'abord, l'entreprise doit disposer d'une licence de transport intérieur, accompagnée d'autant de copies conformes que l'entreprise dispose de véhicules. Chaque véhicule dispose donc d'une copie.

Ensuite, tout véhicule doit comporter les documents suivants :

- le titre administratif (licence de transport intérieur),
- la lettre de voiture nationale ou internationale,
- le document justifiant de la location du véhicule avec ou sans chauffeur, s'il y a lieu,
- un document établi par l'employeur attestant la relation d'emploi existant entre l'entreprise et le conducteur du véhicule, s'il y a lieu,
- dans le cas d'un conducteur salarié, la copie du feuillet horaire de service ou le livret individuel de contrôle.

Signalons qu'en pratique, la présence d'une lettre de voiture n'est pas toujours possible, notamment dans la distribution de publicité non adressée.

La fiscalité

Les entreprises de transport léger ne sont pas assujetties à une fiscalité spécifique. Deux exceptions sont toutefois à signaler concernant les VUL :

- ils ne sont pas soumis à la taxe à l'essieu,
- ils sont exonérés de vignette pour les particuliers et pour les cinq premiers véhicules ($\leq 3,5$ tonnes) appartenant à une personne morale.

Parmi toutes ces dispositions réglementaires, celle qui a créé le plus grand changement est incontestablement l'obligation d'inscription au registre des transporteurs et des loueurs.

L'enregistrement des entreprises de transport léger

Les différents types de licences

La directive 96/26 CE du Conseil du 29 avril 1996, modifiée par la directive 98/76 CE du Conseil du 1er octobre 1998, oblige les Etats de l'UE à réglementer l'accès à la profession de transporteur public par route avec des véhicules excédant (strictement) 3,5 tonnes de PMA.

Ces directives offrent aussi aux Etats la faculté de réglementer pour des PMA inférieurs ou égaux à 3,5 tonnes, mais exclusivement concernant les activités réalisées sur leur territoire et par des entreprises établies sur leur sol. Concrètement, un transporteur communautaire exploitant un véhicule de 3 tonnes de PMA n'a pas besoin de licence dès lors qu'il a quitté son pays d'établissement et qu'il reste en UE. Avec le décret 99-752 du 30 août 1999, applicable à compter du 2 septembre 1999, la France a ainsi rendu obligatoire l'inscription au registre des transporteurs et des loueurs à tous les transporteurs publics de marchandises. On peut donc distinguer trois types de licences pour les entreprises établies en France :

- la «licence communautaire» : pour les véhicules de plus de 6 tonnes de PMA. Il s'agit de règles communes à tous les pays de l'Union,
- la «licence de transport intérieur» : pour les véhicules entre 3,5 tonnes (exclu) et 6 tonnes (inclus) de PMA. Mais pour l'obtenir, il faut toujours satisfaire aux trois conditions de la directive 96/26 CE et elle est obligatoire pour exercer au sein de l'Union européenne. La France semble ne pas avoir adapté le nom de ce titre à la directive modificatrice 98/76 CE. Concrètement, les DRE peuvent délivrer des licences communautaires aux véhicules de cette catégorie,

- la «licence de transport intérieur à mention limitée» : pour les véhicules jusqu'à 3,5 tonnes (inclus) de PMA. La mention «limitée» exacte est : «Activité de transport ou de location assurée exclusivement à l'aide de véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé». Le terme limité fait donc référence au poids, il ne constitue pas une limite territoriale, bien au contraire. Les exigences pour obtenir ce type de licence sont moins fortes que pour la licence communautaire.

Les critères d'accès à la profession ont été développés en première partie.

La conséquence de ce système de licences est que les transporteurs peuvent détenir deux types de licences (communautaire et intérieure) s'ils exploitent tous les types de camions. Or, les DRE comptabilisent les licences (et les copies conformes). Le nombre de licences de transport intérieur à mention limitée ne doit donc pas être associé au nombre d'entreprises VUL ! Le système d'information des DRE n'est pas prévu pour générer automatiquement des statistiques par nombre d'entreprises. Enfin, signalons qu'il n'y a pas non plus de consolidation nationale des statistiques sur ces registres. Pour brosser un tableau du rythme d'inscriptions et du nombre d'entreprises VUL, quelques DRE ont été contactées, en respectant dans la mesure du possible des profils différents : urbain, rural, frontalier, central, septentrional, méridional, etc. Les réponses recueillies sont généralement peu précises, plutôt hétérogènes et elles ne sont naturellement pas représentatives à l'échelle nationale.

La montée en charge des inscriptions

Le temps que le décret soit bien connu et que les entreprises réagissent, les inscriptions en 1999 furent rares, voire nulles dans certaines régions. L'essentiel s'est fait en 2000.

Le décret prévoyait une reconnaissance de la capacité professionnelle par équivalence durant une année. Les demandeurs d'inscription pouvaient alors fournir la preuve (facture, etc.) qu'ils exerçaient, ou qu'ils avaient récemment exercé, une activité de transport professionnel de marchandises, qui les exonérait de la détention du justificatif de capacité. Une instruction de la DTT a demandé que cette période soit prolongée. Dans les faits, certaines régions ont admis l'équivalence jusqu'à fin mars 2003. D'autres ont fait une application stricte du décret.

En 1999, certaines régions ont fait une large publicité du décret, à travers des journaux professionnels, des mailings, etc. pour informer les entreprises concernées de cette nouvelle obligation. Dans beaucoup de régions, prévaut le sentiment que la quasi-totalité des entreprises est en règle. Les contrevenants résiduels sont démarchés et les récalcitrants sont confiés aux contrôleurs routiers. Pour inciter à la régularisation, les DRE passent volontiers par les grands donneurs d'ordres, qu'ils soient chargeurs ou transporteurs, en leur rappelant ces dispositions et les risques qu'ils encourent à faire travailler des transporteurs non inscrits au RTL (registre des transporteurs et des loueurs). Cette sensibilisation de quelques leaders de comportement est jugée comme une démarche à fort impact.

Aujourd'hui, l'activité d'inscription correspond aux entreprises nouvellement créées, au passage d'une entreprise en nom propre à une société ou à des opérations techniques sur le registre. Ces deux derniers motifs sont parfois majoritaires, sans être chiffrables. Ce qui conduit certains gestionnaires de registre à la plus grande circonspection quant à une analyse économique basée sur ces statistiques en l'état. Dans cet esprit, le turn-over, non mesuré, est ressenti comme très faible dans une région telle que la Bourgogne et comme fort dans une région telle que l'Ile-de-France.

Inscriptions au registre des transporteurs et des loueurs (RTL) de 1999 à 2002

Inscriptions au RTL	1999	2000	2001	2002	Remarque
Auvergne	nc	341	124	69	au RTL complet
Bourgogne	50	496	231	83	au RTL complet
Ile-de-France	356	2 758	1 379	1 045	au RTL complet
Rhône-Alpes	26	588	965	607	licences intérieures délivrées

«Au RTL complet» signifie que toutes les entreprises sont comptées. Les valeurs 1999 correspondent à des licences communautaires. Par différence, on peut donc apprécier le boom des licences intérieures en 2000. Il s'estompe lentement ensuite.

nc : non communiqué

Le nombre d'entreprises VUL

En raison des difficultés méthodologiques expliquées en introduction de cette partie, les résultats ci-dessous doivent être lus avec précaution. En se rappelant notamment que, dans quelques régions, ce sont les licences et non les entreprises qui sont dénombrées.

Si on focalise l'observation sur les régions où les entreprises ont bien été recensées (en gras dans le tableau), on peut estimer que le nombre d'entreprises exploitant exclusivement des VUL représente environ un tiers de l'ensemble des entreprises de transport public de marchandises. L'Ile-de-France ferait exception avec une part majoritaire pour les entreprises exclusivement VUL.

Au niveau national, deux évaluations peuvent être citées. La première est celle issue d'une enquête du bureau TR2 (économie du transport routier) de la DTT auprès des DRE sur «la connaissance des pratiques des services transports des DRE». A fin d'année 2000, 13 427 entreprises utilisant des VUL ont été inscrites au registre des transporteurs et des loueurs des 22 régions métropolitaines. La seconde évaluation a été réalisée, pour cette étude, sur la base de l'Enquête annuelle d'entreprises du SES. Les critères de sélection des entreprises de transport public de marchandises à l'activité «quasi exclusive de VUL» sont les suivants :

- appartenir aux 5 secteurs 602 L, M, N, P et 634 A1,
- réaliser plus de 90% du chiffre d'affaires dans son secteur d'appartenance,
- posséder un parc constitué à plus de 70% de VUL.

Le résultat est de 19 235 entreprises en 2000.

Pour concilier ce résultat avec le précédent, il faut supposer que l'enquête TR2 a compté les entreprises exploitant exclusivement des VUL.

Certaines DRE ont réalisé des études spécifiques sur les entreprises de transport léger et leur place relative dans le registre de l'ensemble de transporteurs. On y trouve des détails forts divers sur les types d'activités, les formes juridiques, les implantations géographiques, etc. Ces aspects ont été partiellement repris dans la monographie du CNR.

Le nombre d'entreprises inscrites au registre des transporteurs et des loueurs

Région	1999			2000			2001			2002			Remarques
	RTL en %	VUL	VUL	RTL en %	VUL	VUL	RTL en %	VUL	VUL	RTL en %	VUL	VUL	
Alsace		3			370			481		1 251	552	44%	en nombre d'entreprises au RTL, en nombre de licences intérieures pour VUL
Auvergne										1 122	399	36%	en nombre d'entreprises. Et 158 mixtes.
Bourgogne	830	0	0%	1 169	440	38%	1 189	452	38%	1 156	447	39%	en nombre d'entreprises.
Ile-de-France		356					7 521	4 697	62%	8 217	4 835	59%	en nombre d'entreprises au RTL, en nombre de licences intérieures pour VUL
Languedoc-Roussillon		43			403			508		1 689	533	32%	en nombre d'entreprises.
Limousin										510	175	34%	en nombre d'entreprises, et 66 mixtes et 269 exclusivement communautaires.
Lorraine										1 407	422	30%	en nombre d'entreprises au RTL, incertain pour VUL
Poitou-Charentes										1 371	451	33%	en nombre d'entreprises.
Provence-Alpes-Côte d'Azur				3 847	1 000	26%	3 778	1 430	38%	3 827	1 669	44%	en nombre de licences au RTL et pour VUL
Rhône-Alpes	2 811	26	1%	4 336	1 418	33%	5 361	2 234	42%	5 641	2 539	45%	en nombre de licences au RTL et pour VUL

RTL : registre des transporteurs et des loueurs.

VUL : entreprises exploitant exclusivement des véhicules utilitaires légers (PTAC <= 3,5 tonnes).

En caractères gras : recensements qui répondent bien à notre problématique.

La procédure d'inscription au registre des transporteurs et des loueurs

Pour créer une entreprise de transport léger, il faut instruire deux dossiers parallèlement : à la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) et à la DRE. La DRE vérifie les trois conditions d'accès (honorabilité, capacité professionnelle et financière). Quand la DRE délivre un accusé de réception du dossier mentionnant qu'il est recevable, cet accusé de réception est présenté à la CCI qui peut alors envoyer son dossier complet au greffe du tribunal de commerce pour délivrance du K-bis.

Les CCI ont très vite intégré la nouvelle obligation d'inscription au RTL pour les entreprises de transport léger. Ainsi, lorsque les entreprises en création sont clairement identifiables comme transporteur public par leur code NAF TRM, les CCI jouent un rôle important d'information et de barrage si nécessaire. En revanche, les entreprises qui choisiraient un code NAF non-transport pour échapper à l'inscription au RTL ne sont pas détectables au niveau des procédures d'inscription. Pour les détecter, certains services de contrôles consultent les petites annonces locales... Les contrôles sur route conduisent aussi, de temps en temps, à des détections de transport public sans licence.

Sur le taux de soumission à cette obligation d'inscription, il n'y a pas de statistiques précises. Il faudrait croiser les fichiers RTL des DRE avec les fichiers NAF de l'INSEE. Tout d'abord, les problèmes de délai de radiation dans ce second fichier rendraient le résultat assez imprécis. Secondement, comme l'INSEE vend de telles requêtes, cela a rarement été budgété par les DRE. Les DRE ont toutefois un sentiment sur ce taux de soumission, fort différent selon les régions. Beaucoup de «petites» régions (en nombre d'entreprises) estiment avoir recensé la quasi-intégralité des transporteurs publics et avoir lancé des procédures sur les quelques récalcitrants. D'autres régions, notamment les plus peuplées, sont moins confiantes et évoquent des taux d'insoumissions atteignant 15%². A l'échelle du pays, le taux serait donc compris entre 5 et 10%.

La validation du dossier d'inscription par les DRE connaît aussi des nuances locales. L'honorabilité est déterminée par le contenu du bulletin n°2 du casier judiciaire. Selon les témoignages des gestionnaires du registre, le délai depuis la demande (par minitel ou internet) au service des casiers à Nantes, jusqu'à la réception de l'extrait par courrier, prend entre 2 et 8 jours. Au total le délai moyen pour qu'une DRE valide un dossier complet est souvent de 2 semaines. Cela monte à 1 mois dans certaines DRE, quand d'autres se font fort de délivrer le certificat dans la journée, s'il y a urgence. Pour cela, dans certaines DRE, l'honorabilité est systématiquement justifiée par une déclaration sur l'honneur de la part du demandeur, qui est ultérieurement recoupée avec l'extrait du casier judiciaire.

En 2000, l'afflux de dossiers fut considérable. En Ile-de-France, environ 3 500 dossiers durent être instruits, contre dix fois moins auparavant. Cela ne pouvait se faire sans allonger les délais. La question était alors de savoir s'il fallait retarder tout le monde ou non. Durant ces débuts, la DRE Ile-de-France a choisi de créer deux files d'attente, pour préserver le délai antérieur concernant les demandes de licences communautaires. Aujourd'hui cette double file n'a plus cours et les VUL sont traités à l'identique des autres transporteurs.

La structure des coûts du transport léger

Le Service économique et statistique (SES) du ministère des Transports réalise chaque année une enquête auprès des entreprises de transport professionnel routier. Les résultats publiés permettent de connaître la structure des charges du compte de résultat par secteur d'activité mais ne permettent pas d'identifier directement les entreprises de transport léger. Afin de mieux cerner celles-ci, on a extrait de la base de données les seules entreprises dont le parc moteur est constitué à plus de 70% de camions de poids total inférieur ou égal à 3,5 tonnes. Pour ces entreprises le parc de VUL représente 98% du parc total.

Le compte de résultat agrégé a pu ainsi être reconstitué pour les seules entreprises employant plus de 5 salariés, celles de taille inférieure étant en effet interrogées sur un nombre trop limité de postes.

La structure

Les données extraites ont été retraitées afin de pouvoir faire apparaître une structure simplifiée des coûts d'exploitation en 5 grandes composantes :

- carburant,
- détention de matériel : cette composante inclut les amortissements, les charges d'emprunt, le crédit-bail, la location financière et les assurances,
- maintenance externe : il s'agit ici des dépenses d'entretien et de réparations facturées par des tiers. Le coût de maintenance interne ne peut être identifié. Le poste maintenance est de fait sous-évalué,
- frais de personnel : comprend les salaires et les charges de l'ensemble du personnel employé par l'entreprise y compris, le cas échéant, du personnel externe. La distinction entre personnel de conduite et autres personnels ne peut être opérée,

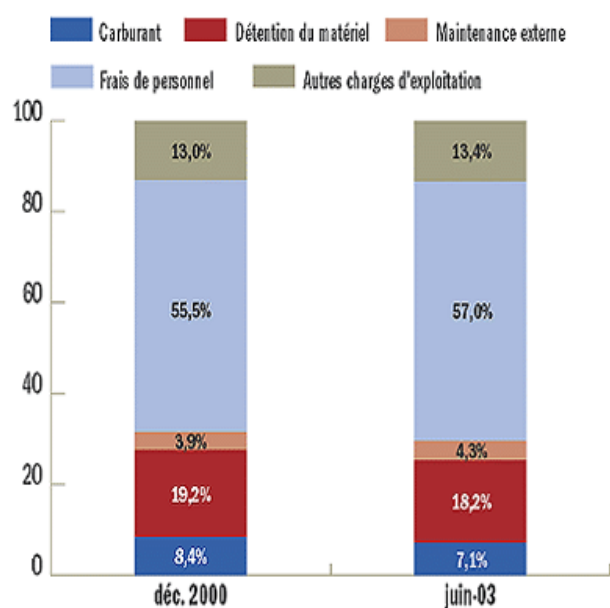
- autres charges d'exploitation : sous cet intitulé sont reprises l'ensemble des autres charges à l'exception des achats de marchandises destinées à la revente, les frais de sous-traitance, les dotations aux provisions et les charges exceptionnelles.

Cette structure simplifiée des coûts a pu être établie pour :

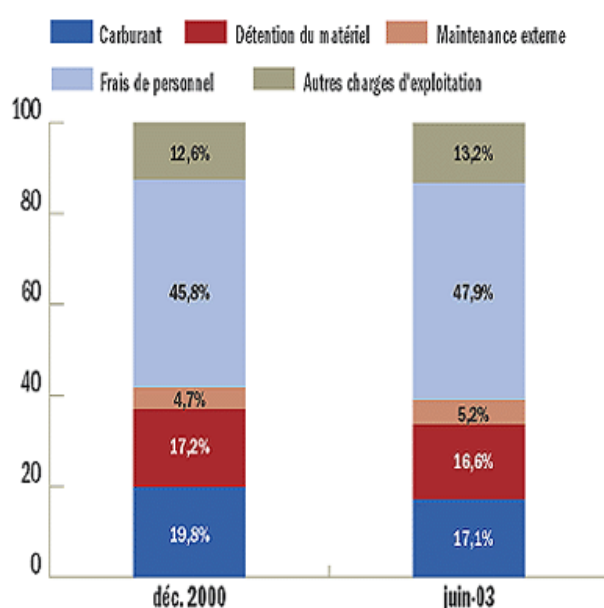
- les entreprises classées dans le secteur «transports de proximité» (code NAF 602 L),
- les entreprises classées dans le secteur «transports interurbains» (code NAF 602 M).

Pour ces deux secteurs, les diagrammes ci-dessous présentent les parts relatives des 5 grandes composantes en situations décembre 2000 et juin 2003. Pour ce faire, le CNR est parti des résultats de l'extraction pour l'année 2000 des données du SES puis a indexé chaque composante de l'évolution des coûts observée au cours des années 2000 à 2003. Bien que comportant un ensemble d'aléas, compte tenu de la difficulté d'indexer des postes trop agrégés, cet exercice permet de caractériser la structure des coûts des entreprises exploitant à titre exclusif des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes.

Evolution de la structure de coûts simplifiée en transport léger de proximité



Evolution de la structure de coûts simplifiée en transport léger interurbain



Spécificités des secteurs d'activité

Les résultats peuvent tout d'abord être lus en comparaison des deux activités en décembre 2000 (date de la structure).

Le type d'activité discrimine fortement la structure des coûts avec un écart de 10 points sur le carburant, écart qui se trouve inversé sur les frais de personnel. On notera, comme pour les activités de poids lourds en longue distance et en régional, que le total de ces deux postes représente les 2/3 des charges d'exploitation des entreprises.

Le poids des charges de détention de matériel est proportionnellement élevé dans ces deux activités contrairement aux charges de structure et de gestion.

Evolution dans le temps

Au cours de ces trois dernières années, la part relative de chacun des postes de coûts s'est modifiée de façon similaire pour les deux activités. Les postes qui ont baissés, en part, sont le carburant et la détention du matériel. Ils ont laissé la place à l'augmentation relative (et absolue) des postes de maintenance externe, de frais de personnel et des autres charges d'exploitation. La maintenance externe est le plus petit poste de coûts mais il a connu la plus forte hausse en absolu. Le poste qui a le plus augmenté, en part, est celui des frais de personnel.

Le transport léger pour compte d'autrui fait-il partie du transport professionnel de marchandises ? Parmi les patrons d'entreprises de transport léger, certains le redoute alors que d'autres commencent à le revendiquer. Cette maturation des mœurs a été accompagnée par le dispositif légal et administratif, comme en témoignent les deux premières parties de cette étude. En troisième partie, on remarque que le CNR aussi est prêt à participer à cette professionnalisation en proposant la production d'indices spécifiques, publiés aux côtés de ceux du reste de la profession. La structure de coûts simplifiée présentée ici n'est qu'un aperçu réalisé avec les moyens du moment. Il appartient à la profession de confirmer ou non son intérêt pour de tels indicateurs.

Notes :

1 : 602L : transports routiers de marchandises de proximité, 602M : transports routiers de marchandises interurbains, 602N : déménagement, 602P : location de camions avec conducteur, 634A : messagerie et fret express.

2 : Danielle Sutor-Cassagne (Inspectrice régionale des transports à la DRE Ile-de-France), L'Officiel des Transporteurs N° 2211 du 12 avril 2003, page 28.

Alexis Giret