

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

RAPPORT N° 2005-0185-01

MISSION SUR LES ENTREPRISES DE TRANSPORT LÉGER

BILAN DE L'EXTENSION DE LA RÉGLEMENTATION DES TRANSPORTS ROUTIERS

AUX ENTREPRISES UTILISANT DES VÉHICULES LÉGERS DE DEUX ESSIEUX

en application de la loi du 6 février 1998 et du décret 30 août 1999

Réalisée par :

Christian Bourget

Ingénieur Général des Ponts et Chaussées

christian.bourget@equipement.gouv.fr

Commanditaire :

**M. le Directeur de Cabinet du Ministre des Transports,
de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer**

Introduction

La commande relative à l'extension de la réglementation du transport routier de marchandises aux véhicules légers participe de la nécessaire évaluation des politiques publiques.

Le rapport établi pour la satisfaire met l'accent sur un secteur économique qui représente 10 % des tonnes transportées sur le territoire national, 16 000 entreprises -dont une sur deux ne possède qu'un véhicule-, 55 000 emplois et seulement 1 % des 5 millions de véhicules utilitaires légers en circulation. Son chiffre d'affaires est en progression notable alors que le transport routier lourd a connu, ces dernières années, des difficultés. Cette progression est explicable par le saut de la réglementation relative aux véhicules utilitaires au-delà de 3,5 t ainsi que par le développement de la messagerie.

L'extension, résultant de la loi du 6 février 1998, a constitué un aménagement de la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982. Elle était souhaitée par la profession et a été mise en œuvre par les services transports avec quelques hétérogénéités.

L'auteur dresse un bilan nuancé de cette mesure : si elle a fait entrer les entreprises du transport léger dans un cadre régulé, il subsiste une large zone de pratiques illégales ou limites notamment dans le domaine social.

Les contrôles sur route et en entreprise, à l'efficacité perfectible, devraient permettre de réduire cette zone sans nuire à la priorité des contrôles routiers véhicules de plus de 3,5 t, catégorie où la concurrence étrangère est rude. Diverses pistes de progrès sont suggérées : collaboration DRE/DRTT, croisements de fichiers et d'informations, interventions dans le cadre des comités opérationnels de lutte contre le travail illégal, amélioration de l'application informatique de gestion régionalisée des entreprises et des contrôles...

Le rapport aborde en outre l'incorporation, votée en début d'année, des entreprises utilisant des deux roues motorisés dans le transport public routier de voyageurs et de marchandises. Elle ne touche qu'un nombre limité d'entreprises, aussi les modalités de mise en œuvre doivent être le plus simple possible et un dispositif de contrôle défini mettant en jeu les DRTT. Par ailleurs, l'importance de la mise en place des téléprocédures dans les services transport est souligné à la fois comme moyen de productivité mais aussi comme vecteur d'un changement de culture de ceux-ci.

Enfin une revue est faite des mesures réglementaires souvent évoquées concernant le transports légers et véhicules utilitaires légers, au nom, soit de la régulation économique et sociale du secteur, soit de la sécurité routière. Une stabilisation de la réglementation est défendue, la réglementation française étant déjà plus contraignante que celle de nombre de nos voisins.

Seule l'obligation d'un indicateur de surcharge est préconisée. Le développement des actions de formation en entreprises des « grands rouleurs » est recommandé dans le cadre de la prévention des accidents du travail et de l'amélioration de la sécurité routière. Il est d'ailleurs noté une tendance au dépassement des vitesses autorisées par les véhicules utilitaires légers.

La proposition d'instauration d'un signe de qualité pour les entreprises du transport léger mérite attention : elle est à étudier avec la profession. Une étude de faisabilité, s'appuyant sur l'expérience d'autres secteurs professionnels, permettrait d'avancer concrètement sur ce sujet.

LETTRE DE MISSION



*Ministère de l'Équipement, des Transports,
de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer*

Le Directeur du Cabinet

*45/2005
Équipement*

Paris, le 24 MAI 2005



référence : DTT/TR1
vos réf. :
affaire suivie par : Nicole LHOMME
tél. : 01 40.81.16 72 - fax : 01 40.81.10 66
mél. : nicole.lhomme@equipement.gouv.fr

Note à l'attention de

Monsieur le Vice-Président du Conseil général des
Ponts et Chaussées

Objet : Mission sur les entreprises de transport léger.

Suite à l'adoption d'un amendement parlementaire, la loi du 6 février 1998 a étendu l'application de la réglementation des transports routiers aux entreprises utilisant des véhicules légers de deux essieux, l'objectif poursuivi étant l'assainissement du secteur.

Le décret du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises a fixé un délai d'un an à compter de la publication du décret au journal officiel, soit jusqu'au 2 septembre 2000, pour que les entreprises de transport se mettent en conformité avec la loi.

Près de cinq ans après la mise en application de la loi de février 1998, il convient d'en dresser un bilan.

Ce bilan devrait porter sur les points suivants :

- ✓ l'impact réel de la mesure sur l'assainissement de la profession ;
- ✓ le poids des entreprises de transport léger dans le transport routier ;
- ✓ le recensement des réglementations applicables aux entreprises de transport léger notamment sociales, fiscales et techniques ainsi que les évolutions envisageables compte tenu en particulier des réglementations communautaires existantes.

Je souhaite que cette mission d'analyse soit menée par un membre du Conseil général des Ponts et Chaussées.

Aussi, je vous demande de bien vouloir désigner un membre du CGPC pour mener cette mission, dont je souhaite que les conclusions soient remises pour le 15 septembre prochain.

Marc FOUCAULT

*Hôtel de Noqueleuvre
266, Boulevard Saint Germain 75700 Paris 8^e 07*

RÉSUMÉ

Le registre du TRM comporte environ 16 000 entreprises de transports n'employant que des véhicules de moins de 3,5 t ou VUL. Ces entreprises dont une sur deux n'utilisent qu'un seul véhicule, correspondent à un parc 55 000 unités –soit de l'ordre de 1 % de l'ensemble des VUL- et représentent de l'ordre de 55 000 emplois : elles seront dénommées par la suite « entreprises du transport léger » (ETL).

D'après les enquêtes annuelles d'entreprises 1998, 2000 et 2003 (EAE) le chiffre d'affaires des entreprises du transport léger a été multiplié en cinq ans par 1,6 et leurs effectifs de 1,4 : le secteur est donc en croissance dans un contexte général du TRM difficile. Le transport léger, compris comme le transport pour compte d'autrui effectué avec des véhicules de moins de 3,5 t, représente environ 10 % du TRM en Gt/km.

Faisant suite à la loi du 6 février 1998, l'extension du registre du TRM aux moins de 3,5 t a été mise en application sans difficultés majeures hors la région Ile de France en raison notamment de son gigantisme économique... Les inscriptions et radiations sont aujourd'hui en régime stabilisé : 2 700/an pour les unes, 2000 pour les autres. Des contrôles en entreprises et sur routes, effectués par les ITT et les CTT, ont parachevé la régulation du secteur. Les entreprises du transport léger ont constitué une priorité de l'action des ITT et leurs contrôles ont révélé que deux entreprises sur trois ne respectaient pas quatre points clés de la réglementation du travail. Les CTT ont agi de manière moins coordonnée mais des contrôles spécifiques, notamment sur quais, ont été mis en œuvre dans la plupart des régions mettant en exergue les infractions les plus courantes suivantes : surcharges, défaut de copie conforme, non-inscription au registre, absence de documents de transport, travail dissimulé...

Les entretiens menés et les données recueillies permettent d'affirmer que l'extension du registre, complétée par les contrôles des ITT et CTT et les actions judiciaires conséquentes, a contribué à une « moralisation » du secteur. La législation sociale reste cependant largement inappliquée d'autant que le secteur comprend environ la moitié d'entreprises unipersonnelles dont les conducteurs/dirigeants ne sont pas soumis à une durée hebdomadaire de travail et qui sont difficile à localiser et à contrôler. Une « zone grise » (15 % de l'activité maximum) où des entreprises « fantômes », le travail illégal et des pratiques « limites » sont courantes, pèse sur les prix et les pratiques.

Le bilan de la réglementation, hors TRM, montre que le seuil de 3,5 t correspond à un « saut de réglementation » qui explique le succès des VUL tant pour le compte propre que pour le compte d'autrui. D'autres facteurs doivent cependant être cités qui expliquent également le développement des transports légers dans le compte d'autrui : externalisation du transport pour compte propre, accroissement des expéditions de colis, accélération des vitesses de transmission, exigences des utilisateurs...

L'extension du registre aux deux roues motorisés (voyageurs et marchandises) dans le cadre la loi « sécurité et développement des transports » promulguée le 6 janvier 2006 parachève l'évolution du champ de la LOTI sous l'angle des véhicules employés dans le transport public. Sa mise en œuvre avant le 1/01/2007 suppose le choix d'un scénario simple de mise en application : l'exigence des mêmes conditions d'honorabilité, de capacité professionnelle et de capacité finan-

cière que pour les moins de 3,5 t est la solution la plus rapide et la plus exigeante à moyen terme. Reste à traiter le cas des entreprises existantes, en nombre limité, qui n'emploient que des deux roues : il doit être traité avec souplesse, la condition financière pesant ultérieurement sur eux.

Les mesures souvent évoquées afin de réduire le risque routier lié au transport léger et mieux réguler le secteur est passé en revue en gardant à l'esprit d'une part la nécessaire égalité devant la loi et l'impôt et que d'autre par les VUL du transport léger ne représentent que 1 % des cinq millions de VUL en circulation :

- sur le premier point, l'obligation, quelque soit l'utilisation du VUL (compte propre ou compte d'autrui) d'un indicateur de surcharge, éventuellement d'un limiteur de vitesse (110 km/heure) répondrait aux constats faits de dépassement de CU et de vitesse autorisée ; l'augmentation de la fréquence des contrôles techniques est également envisageable pour améliorer l'état du parc.
- sur le second point, l'amélioration de l'efficacité des contrôles doit être visée en : i) ciblant bien les contrôles des CTT, dont la priorité reste les plus de 3,5 t en raison du poids économique et des difficultés de ce secteur, ii) faisant du transport léger un champ privilégié de la coopération DRE/DRTT.

Pour accélérer la professionnalisation du transport léger la profession, dans son ensemble, pourrait quant à elle, examiner l'instauration d'un signe de qualité (QualiTL) à l'issue d'une étude de faisabilité à laquelle elle participerait et qui serait financée par la DGMT.

Enfin le rapport souligne l'apport des téléprocédures dans l'évolution des services transports ainsi que la nécessité de poursuivre l'évolution du logiciel GRECO -applicatif informatique de gestion des registres et des contrôles- en parallèle avec la mise en oeuvre d'un plan qualité des données entrées et d'un effort de formation/appropriation.

SOMMAIRE

I) INTRODUCTION

- 1) Présentation de la mission
- 2) Déroulement de la mission
- 3) Remerciements
- 4) Les documents de références
- 5) Les sources de données
- 6) Les comptes des transports de la nation
- 7) Quelques définitions et commentaires

II) LÉGISLATION ET RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT LÉGER

- 1) La loi du février 1998 et la réglementation des transports des routiers de marchandises
- 2) Les autres réglementations
- 3) Les récentes mesures en faveur du transport routier
- 4) Éléments de jurisprudence
- 5) Les contrôles relatifs au transport routier de marchandises
- 6) Comparaison avec nos principaux voisins du droit relatif au transport léger

III) ANALYSE DES DONNÉES DES DIFFÉRENTES SOURCES SUR LE TRANSPORT LÉGER

- 1) GRECO
- 2) Enquête annuelle d'entreprises de transport (EAE-T)
- 3) Fichier central des automobiles (FCA) et enquête sur l'utilisation des véhicules légers
- 4) Comparaison EAE / GRECO / FCA
- 5) Enquêtes de l'IAURIF
- 6) Enquête dans les services transports
- 7) Les données relatives à la sécurité routière

IV) SYNTHÈSE

- 1) Le poids du transport léger
- 2) Gestion du registre et contrôles des moins de 3,5 t
- 3) Emploi, conditions sociales et insertion
- 4) Sécurité routière
- 5) A propos de mesures souvent évoquées pour le transport léger
- 6) Conclusion sur l'impact de la loi de 1998

V) PROPOSITIONS

- 1) Les suites du rapport H. Defoug et M. Pfazlgraf**
- 2) La poursuite de l'assainissement du secteur**
- 3) Les deux roues**
- 4) Des mesures financières pour les moins de 3,5 t ?**
- 5) Les moins de 3,5 t et la sécurité routière**
- 6) La sous-traitance et les prix abusivement bas**
- 8) La modernisation des services transport et la simplification des procédures administratives**
- 9) Les nouvelles technologies**

VI) ANNEXES

- 1) La réglementation du TRM en fonction du tonnage des véhicules**
- 2) Synthèse de l'enquête sur le transport léger auprès des DRE**
- 3) Liste des personnes rencontrées ou contactées**
- 4) Abréviations**
- 5) Bibliographie**

I) INTRODUCTION

1) Présentation de la mission

La lettre de mission rappelle que la loi du 6 février 1998 « tendant à améliorer les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier » a étendu l'application de la réglementation des transports routiers aux entreprises utilisant des véhicules légers de deux essieux, quelque soit le tonnage.

Elle demande un bilan de cette extension, après cinq ans de mise en œuvre, en citant les trois points suivants :

- l'impact réel de la mesure sur l'assainissement de la profession,
- le poids des entreprises de transport léger dans le transport routier,
- le recensement des réglementations applicables aux entreprises de transport léger et les évolutions envisageables.

Le champ de la mission, qui est inclus dans le transport routier de marchandise (TRM), est doublement limité par les références :

- **au transport léger** compris comme l'ensemble des transports effectués avec des véhicules utilitaires de moins de 3,5 t de PMA¹ et deux essieux (ou VUL²), donc hors les deux roues si le cadre de la réglementation actuelle des transports est retenu, y compris les deux roues dans une acception plus large,
- **au compte d'autrui** par opposition au compte propre du fait de la référence à la réglementation du transport routier de marchandises.

Les chargeurs -les expéditeurs- ont en effet le choix entre : i) organiser en interne l'acheminement de leurs marchandises (compte propre) et ils ne sont alors pas soumis à la réglementation spécifique du TRM ; ii) passer par un prestataire extérieur (compte d'autrui) soit un transporteur qui gère lui-même les moyens de production de l'offre de transport (matériel et personnel) soit un commissionnaire qui joue un rôle d'intermédiation³.

La mission confiée au Conseil général des ponts et chaussées (CGPC) s'inscrit dans une demande de la profession qui a le sentiment que le transport léger n'est pas suffisamment reconnu⁴.

2) Déroutement de la mission

La mission a comporté :

- **une phase exploratoire** reposant sur des entretiens non-directifs avec les responsables concernés de la sous-direction des transports routiers, des responsables de services transports en Direction Régionale de l'Équipement (DRE) et des organisations professionnelles,
- **une phase de collecte d'informations** : documentation CGPC, service d'études statistiques et prospectives, administrateur GRECO (gestion régionalisée des entreprises et des contrô-

¹ Le PMA (Poids Maximum Autorisé) coïncide avec le PTAC (Poids Total Autorisé en Charge) lorsque le véhicule n'a pas de remorque.

² VUL = Véhicule Utilitaire Léger.

³ D'après « dossier : la représentation professionnelle » in La Lettre du transport routier » n° 939 [26/09/2005]

⁴ Voir « Le transport léger en quête de reconnaissance » L'Officiel des transporteurs n° 2091 de septembre 2000 et monographie établie l'IAURIF « connaissance des VUL » [juin 2004].

les), sites web du ministère équipement, légifrance, google, ainsi qu'une enquête en DRE sur la base du questionnaire joint en annexe II,

- **une phase de rédaction** et de relecture.

Une coordination a été assurée en interne au CGPC avec d'une part la mission de C. Liebermann (IV section) sur la situation économique des transports routiers à la suite de la hausse du prix du gazole et les moyens d'aboutir à une modernisation durable du secteur et d'autre part l'inspection de F. Fraccaro (MIGT 02) relative au groupe des transports routiers de la DREIF⁵.

3) Remerciements

Mes remerciements vont tout spécialement à :

- Mme P. Buch et ses collaborateurs de la sous / direction des transports routiers, particulièrement Mme N. Lhomme et son équipe,
- M. B. James administrateur GRECO DGMT/SG/AG,
- M. J.M. Saunier et son équipe du Service économie, statistique et de prospective SG/DAEI/SESP⁶,
- M. S. Boyer de la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière DSCR/O
- M. Hacquard du service transport de la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) Rhône-Alpes,
- M. C. Proville de l'Inspection Générale du Travail des Transports (IGTT),
- M. Chiche de la Délégation interministérielle à la lutte contre le travail illégal (DILTI),
- MM Hirou et Giret du Comité national routier (CNR),
- M. R. Sermier du cabinet Clifford Chance,
- Mme Gardette du service de documentation du CGPC et Mme Gouedard du Centre de documentation de l'aménagement et des transports,

collectivement aux :

- responsables des services transport en DRE qui ont répondu avec franchise et rapidité au questionnaire « lourd » qui leur avait été envoyé,
- responsables des organisations professionnelles et à leurs collaborateurs,

et plus généralement à toutes les personnes rencontrées ou contactées sans qui ce rapport n'aurait pas été possible.

⁵ Direction Régionale de l'Équipement d'Ile de France
⁶ SESP dans la suite

4) Les documents de référence

Quatre rapports font référence en matière de transport léger, par ordre chronologique :

- le rapport établi par H. Defoug et M. Pfalzgraf pour le CGPC « analyse et propositions sur la réglementation applicable au transport léger routier de marchandises pour compte d'autrui (véhicule ne dépassant pas 3,5 t) » [mars 1998],
- la monographie établie par le Comité National Routier (CNR) en collaboration avec le SESP « le transport léger » [mai 2003],
- la monographie « connaissance des VUL » établie pour l'IAURIF⁷ par L. Mykolenko [juin 2004],
- l'étude réalisée pour le SESP (série chiffres et analyse du SESP) par le cabinet Samarcande « le transport léger : situation et perspectives » [juin 2005].

La bibliographie en annexe V présente l'ensemble des documents consultés.

Le rapport « H. Defoug et M. Pfalzgraf » a été élaboré parallèlement au vote de la loi du 6 février 1998. En propos liminaire, les auteurs indiquent : « ce secteur, peu réglementé et peu contrôlé, s'est fortement développé depuis une quinzaine d'années dans des conditions peu satisfaisantes⁸ : tarifs en forte baisse, conditions de travail dégradées en particulier pour les travailleurs indépendants, qui interviennent généralement comme sous-traitants... ». Le rapport fait le point sur cette activité -peu connue est-il indiqué- dont le poids était estimé à environ 14 000 entreprises et 34 000 emplois dont un tiers de non-salariés. Les propositions suivantes sont ensuite faites :

- approfondir la connaissance du secteur,
- approfondir la connaissance de la réglementation dans les autres pays de l'U.E.,
- clarifier la terminologie,
- étendre au transport léger le champ de compétence de l'IGTT et des DRE,
- 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 légers.

A noter que les auteurs incluent dans le champ du transport léger les véhicules deux roues.

La monographie du CNR a été établie à la demande des professionnels du secteur. Des entretiens avec différents acteurs ont permis de cerner les activités impliquant l'utilisation des véhicules légers ; la mise en oeuvre de la loi de 1998 est décrite à travers l'exemple de quelques régions⁹. L'offre et la demande sont ensuite abordées ; enfin la sous-traitance est examinée sous l'angle de la jurisprudence. Les auteurs concluent que :

- le secteur du transport léger recouvre de multiples activités, non limitées au seul transport de proximité : certains transporteurs pratiquent le transport national, voire international et les conditions d'exploitation sont de ce fait très diversifiées,

⁷ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile de France.

⁸ « Et qui empirent » est-il dit plus loin.

⁹ A la date du rapport les données relatives au registre TRM n'étaient pas consolidées au niveau national.

- deux populations se côtoient dans le secteur : des entreprises installées de longue date, qui font preuve d'un indéniable professionnalisme et des nouveaux entrants qui sont souvent dénués de formation -provenant d'autres secteurs ou sortant de chômage- et en situation financière précaire,
- la demande de transport léger est très variée et touche tous les secteurs de l'économie ; l'offre, provenant notamment des grands messagers qui sous-traite tout ou partie de cette activité, est donc en position très favorable,
- la concurrence est vive entre les « artisans »¹⁰ et les PME, la réglementation du travail pour les conducteurs salariés ne s'appliquant pas aux mandataires sociaux que sont les « artisans »,
- derrière le dualisme apparent du secteur se cache une organisation globale de l'offre, chaque grand messenger s'arrangeant pour disposer, souvent à travers des relations quasi-exclusives, d'un vaste réservoir d'« artisans »,
- plusieurs grands messagers ont été, ces dernières années, recherchés en responsabilité par la justice, pour travail illégal : la publication de contrats types devait pourtant permettre de mieux encadrer les pratiques du secteur,
- l'effet de l'inscription obligatoire au registre TRM se fait progressivement sentir et l'offre se structure : la professionnalisation gagne du terrain dans ce secteur autrefois dominé par la loi de la jungle,
- la publication de référentiel de prix, d'indices et de structure de coût -avec un effort associé de formation- devrait permettre de résorber certains dysfonctionnements.

La monographie de l'IAURIF « connaissance des VUL » a été réalisée dans le cadre de l'élaboration du nouveau Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la région Ile-de-France. Elle repose sur cinq enquêtes :

- sur les lieux de livraisons, dans des rues commerçantes auprès des chauffeurs-livreurs,
- sur les lieux de livraisons, dans les mêmes rues auprès des destinataires,
- sur les lieux de chargement, essentiellement dans des zones d'activité,
- aux péages autoroutiers des principaux accès à Paris (A1, A4, A6, A10, A13),
- par entretiens auprès des chargeurs (producteurs, grande distribution), prestataires de services liés au transport léger (transporteurs, messagers, loueurs...).

Les résultats des quatre premières enquêtes sont repris dans la suite du rapport. Ils sont précédés dans la monographie d'une typologie des VUL et d'un rappel de la réglementation, en particulier sur les livraisons en ville.

A noter que : i) la monographie est centrée sur la problématique de la circulation et du stationnement des VUL en Ile-de-France, qui est cependant transposable aux grandes agglomérations françaises, ii) les responsables d'entreprises de moins de 3,5 t enquêtés ont manifesté un besoin de reconnaissance vis à vis de leurs clients, des grandes entreprises de transport et des pouvoirs publics ainsi que le souhait d'un encadrement réglementaire fort, accompagné de contrôles, iii) les auteurs soulignent les difficultés rencontrées pour interroger les chauffeurs-livreurs « artisans » qui « manquent de temps »¹¹.

¹⁰ Le terme « artisan » est juridiquement impropre car un artisan doit obligatoirement être inscrit au registre des métiers alors que les transporteurs doivent s'inscrire au registre du commerce avec une exception pour les déménageurs, aussi le terme « artisan » appliqué au transport sera employé ici entre guillemets.

¹¹ Cf. « la résolution au quotidien des contraintes urbaines par les chauffeurs-livreurs » in les Cahiers scientifiques du transport n° 41/2002 par C. Cholez.

L'étude réalisée pour le SESP par le cabinet Samarcande s'articule autour de :

- une analyse bibliographique relative aux véhicules utilitaires légers (VUL),
- une analyse statistique du marché,
- une analyse de l'utilisation des VUL réalisée à partir de cas d'entreprises,
- une analyse de l'évolution des véhicules.

Elle conclut sur des recommandations relatives à : i) la professionnalisation des conducteurs du transport léger (compte propre et compte d'autrui) selon un dispositif de type FIMO/FCOS¹² obligatoire pour les conducteurs de plus de 3,5 t, ii) l'étude de l'extension du chrono tachygraphe aux moins de 3,5 t, iii) l'élargissement de la réflexion sur le carburant professionnel aux entreprises du transport léger.

5) Les sources de données

Le présent rapport s'appuie principalement sur les sources de données suivantes, qui n'incluent pas toujours les DOM/TOM :

- application GRECO gérant les registres des transporteurs/loueurs, entreprises de transport de voyageurs et des commissionnaires ainsi que les fonctions associées dont notamment les contrôles,
- enquête annuelle auprès des entreprises de transport (EAE-T ou EAE lorsque l'on se trouve dans le domaine transport) mise en œuvre par le SESP,
- le fichier central des automobiles (FCA),
- l'enquête sur l'utilisation des véhicules légers,
- le fichier national des accidents corporels.

L'application informatique GRECO, dont la maîtrise d'ouvrage déléguée est assurée par le bureau de l'informatique et des systèmes d'information des transports terrestres et maritime (DGMT/SG/AG2), permet de gérer, tant en DRE qu'au niveau central, les inscriptions aux registres du transport routier (transporteurs/loueurs¹³, voyageurs, commissionnaires), la délivrance des autorisations de transport, les contrôles et les cotisations. Cette application est en évolution pour permettre l'amélioration de ses fonctionnalités et de son ergonomie : centralisation des fichiers et travail en temps réel, mise en place d'outils « infocentre », mise en place de téléprocédures, échange de données avec les outils de dépouillements des données issues des chrono tachygraphe... Ces améliorations ont rendu possible, pour la première fois, l'élaboration de tableaux, présentés plus loin, au niveau national et par région. Les données de GRECO ne sont pas publiées.

A noter que : i) les données issues de GRECO sont parfois imprécises et des progrès restent à faire dans la qualité des fichiers¹⁴, ii) certaines recherches comme la nature des infractions relevées (ex : surcharge) ou des contrôles (ex : contrôles sur quai), la sommation des chiffres d'affaires ou des emplois (salariés et/ou non-salariés) des entreprises inscrites au registre ne sont pas possibles¹⁵.

¹² FIMO = Formation Initiale Minimale Obligatoire, FCOS = Formation Continue Obligatoire de Sécurité

¹³ Loueur correspondant dans le registre à une prestation véhicule + conducteur, cf. plus loin.

¹⁴ Les imprécisions peuvent provenir soit de l'appropriation insuffisante de l'application par certains services qui n'entrent pas toutes les données relatives à leur activité (cas des contrôles), soit de la difficulté à obtenir l'information (cas des radiations), soit de la concaténation des fichiers régionaux.

¹⁵ Les données correspondantes n'étant pas entrées ou n'étant pas accessibles.

L'EAE-T¹⁶ fait partie de l'ensemble des enquêtes annuelles d'entreprises réalisées de façon coordonnée par différents services statistiques de l'Etat : INSEE, services statistiques des Ministères de l'Industrie, de l'Agriculture, des Transports et de la Construction. Elle permet d'établir des statistiques sur les principales caractéristiques économiques des entreprises du secteur des transports : structure des activités des entreprises, évolution de leurs performances économiques et de leur compétitivité, niveau des investissements et de l'emploi ...

Elle concerne les entreprises dont l'activité principale exercée (APE) relève, dans la nomenclature d'activités françaises (NAF), des groupes 60 (transports terrestres), 61 (transports par eau), 62 (transport aérien), 63 (services auxiliaires de transports) à l'exception des classes 623Z (transports spatiaux), 631D (entreposage frigorifique), 633Z (agences de voyages).

De cette base de données, il est fait des extractions qui concernent spécifiquement :

- le transport routier de marchandises (TRM) à partir des codes APE 602L¹⁷ (transports routiers de marchandises de proximité), 602M (transports routiers de marchandises interurbains), 602N (déménagements), 602P (locations avec chauffeur). Pour mieux cerner le transport léger, le code APE 634A (messagerie, fret express)¹⁸ est généralement rajouté,
- les organisateurs de transports et de fret (OTF) à partir des codes APE 634A (messagerie, fret express), 634B (affrètement), 634C (organisation de transports internationaux).

Le questionnaire portant sur l'année N est envoyé aux entreprises, par voie postale, au début du deuxième trimestre de l'année N+1. Deux types de questionnaires existent : i) un questionnaire simplifié pour les entreprises de moins de 6 salariés, ii) un questionnaire général pour les entreprises de plus de 6 salariés. L'enquête est exhaustive pour les entreprises de TRM de plus de 20 salariés et par sondage en dessous, le taux de sondage variant de 1 à 1/30 selon que le nombre de salariés varie de 20 à 0 ; l'enquête est exhaustive pour les entreprises sous le code APE 634A où les groupes qui contrôlent le secteur sont en nombre limité. Les résultats de l'enquête sont à la base de nombreuses publications dans les collections « SESP-Info Rapides » et « Notes de synthèse du SESP », ainsi que d'un CD-Rom.

A noter que : i) une EAE-T de l'année N reflète approximativement la situation des entreprises au 31/12 de l'année N, ii) l'incertitude de l'enquête est évidemment d'autant plus grande que les entreprises sont plus petites comme il résulte de la nécessité de procéder par sondages, iii) l'EAE-T sera « rénovée » lors de l'enquête 2005 en vue notamment d'une meilleure connaissance de la sous-traitance dans le TRM, iv) les données sur la sous-traitance fournies par les entreprises sont peu fiables, v) les entreprises de messagerie sous-traitent une bonne partie de leurs transports et l'addition des chiffres d'affaires cumulés du TRM (602L, M, N, P) et de la messagerie (634A) conduit à des doubles comptes.

Le fichier central des automobiles (FCA) est un fichier national établi par le SESP à partir des données transmises par les préfectures et issues des cartes grises. Les différentes catégories de véhicules distinguées sont : les voitures particulières, les voitures, les motocycles, les remorques légères (moins de 6 t de PTAC), les véhicules utilitaires (autobus et autocars, camionnet-

¹⁶ Source : <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr>

¹⁷ Cette classe comprend notamment le transport routier à caractère urbain ou de proximité, consistant à enlever ou à livrer des marchandises, emballées ou non, lors de déplacements de courte durée.

¹⁸ Cette classe comprend notamment la collecte d'envois multiples (groupage) de moins de 3 tonnes groupés sur des quais pour constituer des chargements complets aptes à remplir des véhicules de transport pour dégroupage au quai du centre réceptionnaire et livraison au domicile du destinataire, et aussi le fret express de marchandises.

tes, et camions, tracteurs routiers, remorques, semi-remorques) et les véhicules automoteurs spécialisés¹⁹...

Le fichier contient des véhicules détruits ou hors d'usage dont la carte grise n'a pas été restituée ; aussi les exploitations relatives au fichier se limitent à une date d'ancienneté en fonction de la catégorie du véhicule. Le fichier central des automobiles est à la base de plusieurs publications dans les collections « SESP-Info Rapides » et « Notes de synthèse du SESP » ainsi que des monographies annuelles « Le marché des véhicules : parc au 01/01/200X ».

A noter que : i) le terme camionnette recouvre le terme de moins de 3,5 t de même que l'acronyme VUL , ii) un coefficient de l'ordre de 0,9 est appliqué sur le parc total pour obtenir le parc en circulation afin de tenir compte des véhicules en vente, retirés d'exploitation..., iii) les codes activités des cartes grises ne sont pas toujours fiables.

L'enquête sur l'utilisation des véhicules utilitaires légers (VUL), mise en œuvre par le SESP, a pour objectif de mieux connaître le parc de véhicules utilitaires légers utilisés tant pour compte propre que compte d'autrui : trafic réalisé, consommations de carburant selon les principales caractéristiques des véhicules, activité des utilisateurs... Elle est réalisée tous les cinq ans et porte sur 20 000 véhicules choisis par sondage à partir du FCA. Depuis 2001, elle comprend un volet spécifique sur l'activité du véhicule un jour de semaine et un jour de week-end, fixés aléatoirement. Le questionnaire portant sur l'année N (situation au 31/12/N) est envoyé aux entreprises, par voie postale, au début de l'année N+1 et le volet spécifique sur l'activité porte sur des jours de l'année N+1. Les résultats servent de base à des publications dans les collections « SESP-Info Rapides » et « Notes de synthèse du SESP » ainsi que de monographies comme « L'utilisation des véhicules utilitaires légers en 2000 » [janvier 2003].

A noter que : i) cette enquête complète l'enquête annuelle sur le transport routier²⁰ qui a les mêmes objectifs, concerne également compte propre et compte d'autrui mais ne porte que sur les véhicules utilitaires de plus de 3,5 t et alimente la base de données SITRAM sur le transport -tous modes- de marchandises, ii) la dernière enquête portait sur l'année 2000, la prochaine lancée en 2006 portera sur 2005 avec un questionnaire rénové.

Le fichier national des accidents corporels (souvent dénommé fichier BACC) est constitué à partir des bulletins d'analyse des accidents corporels (BACC) remplies par les forces de l'ordre après chaque accident corporel et centralisées au niveau national par l'ONISR²¹ aidé du SETRA²²... Chaque bulletin comporte quatre types d'informations²³ sur les circonstances et les conséquences de l'accident : i) caractéristiques : localisation, date , heure, lumière..., ii) les lieux : catégorie de route, régime de circulation, tracé..., iii) les véhicules : catégorie, type mine, obstacle heurté..., iv) les usagers impliqués : âge, sexe, catégorie socio-professionnelle... Au total environ soixante données sont recueillies par accident. La collecte des bulletins s'effectue par voie informatique selon les canaux des ministères de la Défense (gendarmerie nationale) et de l'Intérieur (sécurité publique, compagnies républicaines de sécurité, préfecture de police de Paris, police aux frontières) ; puis les fichiers sont concaténés par l'ONSIR. Après contrôle les données du mois n sont disponibles pour l'ensemble du territoire (y compris DOM-TOM) en n + 3 ½. En

¹⁹ Ou VASP : travaux publics, bazars et forains, véhicules sanitaires...

²⁰ Cette enquête sert à déterminer les prix du transport routier de marchandises tels que donnés dans la collection « SESP-Info Rapides ». Le transport léger est pour l'instant exclu de ce suivi des prix mais la mise en œuvre d'une nouvelle enquête spécifique sur les prix du TRM dite IPTRM devrait permettre le suivi de l'ensemble du TRM.

²¹ Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.

²² Service d'Etudes et de Tracés des Routes et Autoroutes.

²³ D'après le « le fichier national des accidents ... » par J. Chapelon et F. Loones sur le site www.securiteroutiere.gouv.fr

sont disponibles pour l'ensemble du territoire (y compris DOM-TOM) en $n + 3 \frac{1}{2}$. En parallèle une remontée rapide et simplifiée a été mise en place, qui permet d'avoir le bilan du mois écoulé. Depuis 2000, le fichier national des accidents fait l'objet d'une modernisation continue comprenant la mise en place d'un plan qualité, la simplification du fichier et la modification de son architecture par la création de base de données locales. Son exploitation se traduit par la publication par l'observatoire de la sécurité routière d'un rapport annuel et d'études thématiques ou sectorielles (les jeunes adultes, l'alcool, les piétons, ...) ainsi que de notes de synthèse (les conducteurs sans permis...).

A noter que : i) les accidents sans tués sont -très probablement- moins bien pris en compte que les autres, ii) la définition du tué a varié pour des raisons d'harmonisation européenne (passage du décès constaté de six jours à trente jours), iii) le remplissage des BACC par les forces de police constitue une lourde tâche, pas toujours prioritaire devant l'actualité, iv) la base de données paraît plus orientée vers la rase campagne et les voies à grande circulation que le milieu urbain.

6) Les comptes des transports de la nation

Les comptes des transports de la nation constituent une synthèse unique sur le secteur des transports de voyageurs comme de marchandises, quelque soit le mode. Les transports légers sont abordés dans le champ du TRM.

Ces comptes sont élaborés sous l'égide de la commission des comptes des transports de la nation et décrivent les activités de production de services de transports ainsi que l'utilisation de ces services par les différents agents économiques. Ils permettent de situer l'activité de transport dans l'économie de la nation. Cette description contribue à l'évaluation des coûts et résultats économiques des différents modes de transports et de la participation des pouvoirs publics au financement de ces activités²⁴.

La commission publie chaque année un rapport, dans une forme d'abord provisoire (en mars 2006 pour 2005) puis définitive (en juillet 2005 pour 2004). Celui-ci complète les comptes de la nation pour le secteur des transports, de la même manière que les autres comptes sectoriels (logement, agriculture...).

Le rapport provisoire relatif à l'année 2005 indique :

« L'année 2005 reste marquée, pour l'ensemble des entreprises du transport par l'augmentation des prix des carburants et une stabilité globale des effectifs. L'activité évolue différemment selon les secteurs : dans un contexte de faible croissance économique le transport de marchandises réalisé par le pavillon français se contracte. La stagnation de la production industrielle et le recul de la production agricole contribuent à diminuer l'activité des transporteurs routiers français. Le recul est particulièrement marqué à l'international alors que les pavillons étrangers semblent accroître à nouveau leur part de marché sur ce segment des échanges entre la France et les pays européens²⁵ ».

Dans la partie du rapport relative au transport de marchandises, un accroissement du transport par véhicules légers est noté :

²⁴ D'après l'article 1 du décret 92-918 du 2 septembre 1992 relatif à la commission des comptes des transports de la nation.

²⁵ Communiqué de presse relatif à la publication du rapport provisoire.

« La diminution de l'activité des poids lourds est probablement en partie compensée par la poursuite de la croissance du transport de marchandises réalisé par les véhicules de moins de 3,5 t, estimée cette année à 1,2 %. Bien qu'inférieure à la croissance des années précédentes, cette poursuite explique en partie le différentiel de croissance pour les poids lourds selon la distance parcourue : pour ces derniers, la baisse est de 1,9 % pour le transport sur zone courte (moins de 150 km) contre - 1,4 % sur zone longue. Cela conforte l'hypothèse d'une utilisation accrue des véhicules légers pour le transport courte distance au détriment des camions de plus de 3,5 tonnes. »

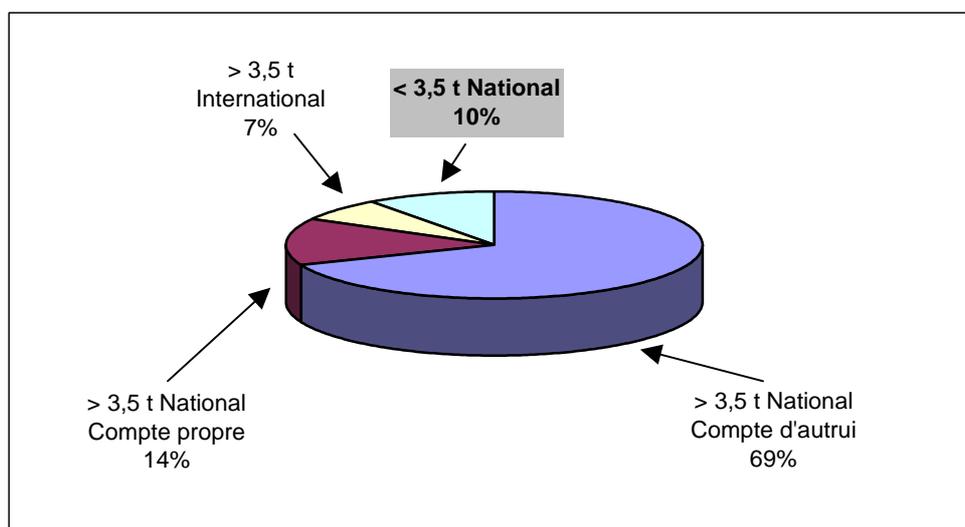
Tableau 1 : le transport routier de marchandises sur le territoire français

En Gt-km intérieures

Année	2002	2003	2004	2005	2005/2004
Pavillon français	208,7	209,9	218,5	215,4	- 1,4 %
National (PTAC > 3,5t)	170,0	171,2	179,2	178,2	- 0,6 %
<i>Compte propre</i>	31,9	32,0	30,4	29,8	- 1,8 %
<i>Compte d'autrui</i>	138,0	139,2	148,8	148,4	- 0,3 %
International (PTAC > 3,5t)	18,1	17,7	17,8	15,7	- 12 %
National (PTAC <3,5t)	20,1	20,6	21,0	21,3	+ 1,2 %
Transit	0,5	0,4	0,4	0,3	ns
Pavillon étranger	68,3	68,9	77,1	-	-
Transit	40,4	40,7	46,8	-	-
International	27,9	28,2	30,4	-	-
Transport routier	277,0	278,8	295,6	-	-
Transport routier hors transit	236,1	237,7	248,4	-	-

Source MTETM/SESP in les comptes des transports 2005

Tableau 2 : le transport routier sous pavillon français sur le territoire français (en Gt-km)



Source MTETM/SESP in les comptes des transports 2005

7) Quelques définitions et commentaires

Les véhicules utilitaires légers ou VUL ou « moins de 3,5 t » ou encore camionnettes correspondent, selon la définition du fichier central des automobiles, à un « véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises et dont le poids autorisé en charge (PTAC) est inférieur ou égal à 3,5 t »²⁶. Ces véhicules peuvent être conduits avec un permis B (article R-221-4 du code de la route) et peuvent transporter une charge utile (CU) fonction du modèle mais au maximum d'environ 1,5 t²⁷. Leurs dimensions sont limitées à 2,55 m de large et 12 m de long (R article 312-1, 10 et 11 du code de la route) soit 30,6 m² au sol.

A noter que le SESP, dans son enquête sur l'utilisation des VUL, a pris comme définition les véhicules d'une charge utile inférieure ou égale à 3 t. Ce service fait cependant remarquer que 99 % des véhicules correspondant à cette définition sont des moins de 3,5 t. On est donc conduit à s'interroger sur la pertinence de la définition choisie.

Le transport léger, parfois appelé également transport express, recouvre en fait des activités différentes²⁸.

Le transport léger affecté aux opérations terminales de messagerie (cf. définition plus loin) est dominé par les opérateurs de messagerie qui sous-traitent généralement²⁹ cette prestation en jouant de leur double qualité de transporteur et de commissionnaire ainsi que de l'absence de plafond pour la sous-traitance des opérations terminales³⁰ par un transporteur. Les relations sont inégales entre l'offre de transport et la demande, entre la pléthore des petites entreprises de moins de 3,5 t et les quelques grands groupes³¹ de messagerie. Cette situation conduit parfois à des pratiques illégales : surcharges, contrats de sous-traitance requalifiés en salariat sous l'action de la justice, prix anormalement bas...

La course à la demande consiste à répondre à toute demande d'envoi urgent de colis jusqu'à 1500 kg Elle implique des transports nationaux voire internationaux comme par exemple des pièces de rechange pour des machines industrielles dont le coût d'immobilisation est très élevé.

La course urbaine est la prise en charge d'un envoi -fréquemment un simple pli- au domicile d'un expéditeur pour le remettre au domicile du destinataire, après en avoir assuré la garde et le transport³². Cette activité est souvent assurée en deux roues motorisés au centre des grandes agglomérations. Elle repose sur une réception des demandes (téléphone, fax, internet...) en premier plan et une répartition des courses à l'arrière plan, fonctions confondues dans les petites entreprises (dispatcheur).

²⁶ Cf. « le marché des véhicules légers : parc au 1/1/2005 » collection Données détaillées SG/DAEI/SESP [juin 2005].

²⁷ Plus précisément : la charge utile des VUL est comprise entre 600 et 1600 kg voire 1900 kg, leur volume utile entre 3 et 20 m³, leur puissance entre 60 et 150 CV [cf. monographie de l'IAURIF « connaissance des VUL » [juin 2004].

²⁸ Cf. monographie établie par le Comité National Routier (CNR).

²⁹ A contrario UPS, un des leaders mondial de la messagerie, a pour philosophie une maîtrise totale de la chaîne de transport mais ne dessert que les grandes agglomérations.

³⁰ Décret n°99-752 du 30 août 1999 article 15 5°

³¹ D'après le SESP, 23 groupes représentent 77 % du chiffre d'affaires cumulé du secteur de la messagerie.

³² Cf. rapport H. Defoug et M. Pfalzgraf

La tournée urbaine consiste à collecter et/ou distribuer des valeurs ou objets selon un itinéraire quasi-régulier : pharmacies et professions médicales, banques, assurances, revendeurs de presse...

La livraison complète du dernier kilomètre (ou livraison à domicile LAD) consiste en la livraison de produits auprès des particuliers en développement avec le e-commerce : grande distribution, produits alimentaires...

A noter que ces activités sont souvent exercées de manière concomitante par une même entreprise dès qu'elle peut échapper à la dépendance d'un seul donneur d'ordre. Il est difficile de quantifier leur répartition par entreprise et a fortiori globalement dans le secteur.

La messagerie est une modalité de transport de marchandises qui traite, par des moyens essentiellement routiers, les envois de moins de trois tonnes constitués de colis faisant l'objet à la fois de groupage sur un quai, d'un transport, de dégroupage et d'une opération de distribution³³. Un minimum de cinquante agences est nécessaire pour assurer la couverture en messagerie de la totalité du territoire français³⁴.

La messagerie traditionnelle correspond dans le vocabulaire de la profession à une livraison au-delà de 24 h, la messagerie rapide à un enlèvement avant 18 h pour livraison le lendemain avant 18 h, la messagerie express à un enlèvement avant 18 h pour livraison avant 12 h ou même 9 h avec délais garantis, remontée d'informations et services annexes. Au sein de ces différentes catégories, on distingue les transporteurs spécialisés dans les colis légers (< 30 kg) et ceux qualifiés de « tout poids ».

Les entreprises de messagerie cherchent à obtenir un avantage concurrentiel en proposant des services complémentaires de transports qui influent sur leurs exigences à l'égard de leurs sous-traitants³⁵ : accueil téléphonique 24 h/24, 7 j/7, délais garantis, livraisons le samedi et sur rendez-vous, traçabilité des produits et suivi en temps réel sur internet, certification ISO 9002...

A noter : une fonction associée à la messagerie est celle d'intégrateur (UPS, DHL, FedEx) compris³⁶ comme une entreprise de transport de marchandises capable d'intégrer tout le processus, de la collecte du colis chez le client à sa livraison chez le destinataire. Il doit -théoriquement- être capable de livrer n'importe quoi dans n'importe quelle partie du monde et surtout avec un délai garanti par contrat.

Divers termes sont employés dans le transport léger et servent à caractériser les modes d'organisation du transport léger, eux-mêmes fonction de la nature des colis, des délais...

- les « artisans » sont encore appelés louageurs ou locatiers ou indépendants ou loueurs (terme du TRM > 3,5 t) : ce sont des transporteurs-conducteurs ou dirigeants-conducteurs qui, débutant souvent seul, cherchent à accroître progressivement leur parc et à embaucher des conducteurs supplémentaires,
- colis : objet ou un ensemble matériel composé de plusieurs objets, quels qu'en soient le poids, les dimensions et le volume, constituant une charge unitaire lors de la remise au

³³ Cf. note méthodologique des résultats de l'enquête messagerie publiés tous les trimestres dans la collection « SESP Infos rapides » par SG/DAEI/SESP

³⁴ D'après « Dix ans de participation dans le transport routier de marchandises », études DAEI/SES [mai 2004]

³⁵ D'après Y. Pimor module « transport de marchandises » sur cyber.uhp-nancy.fr

³⁶ D'après « UPS, DHL, fedEx » par Dimitri Rzepski, Thierry Delahaye et Julien Zaegel travail réalisé dans le cadre du Centre d'économie industrielle de l'École des Mines [janvier 2000].

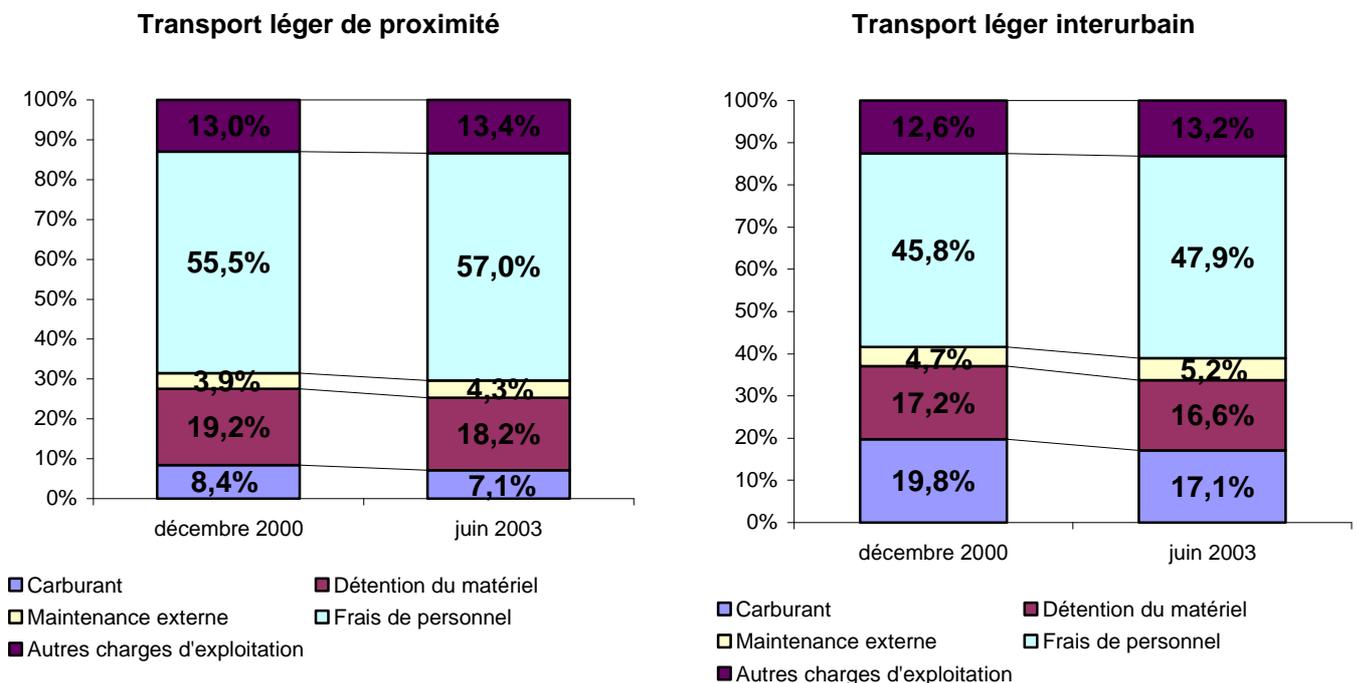
transporteur (caisse, carton, conteneur, fardeau, palette cerclée ou filmée par le donneur d'ordre, roll, etc.), même si le contenu en est détaillé dans le document de transport³⁷,

- transport en monocolis (et par extension transporteur monocoliste) : transport dont la facturation se fait au colis et non à l'envoi ou au lot, le transport léger est le plus souvent un transport en monocolis,
- transport en multicolis a évidemment une définition inverse,
- trace directe³⁸ (notion proche du point à point dans le transport « lourd ») : parcours effectué d'une origine à une destination sans arrêt intermédiaire pour effectuer un enlèvement et une livraison, la trace directe s'oppose à la tournée (un parcours comportant plus d'un point de livraison et/ou d'enlèvement).

L'évaluation des coûts de revient du transport léger est une question récurrente tant pour les transporteurs (ex. évaluation de l'impact des hausses de carburants) que pour les pouvoirs publics (ex. : détermination des prix abusivement bas). Une étude a été demandée au CNR ; elle se heurte à des difficultés méthodologiques certaines (définition d'un panel d'entreprises de véhicules et d'usage) reflétant la diversité déjà soulignée du transport léger.

Le graphique suivant fournit cependant des éléments sur la formation des coûts dans le transport léger de proximité et interurbain ainsi que sur l'évolution entre 2000 et 2003.

Graphique 3 : structure des coûts dans le transport léger et évolution



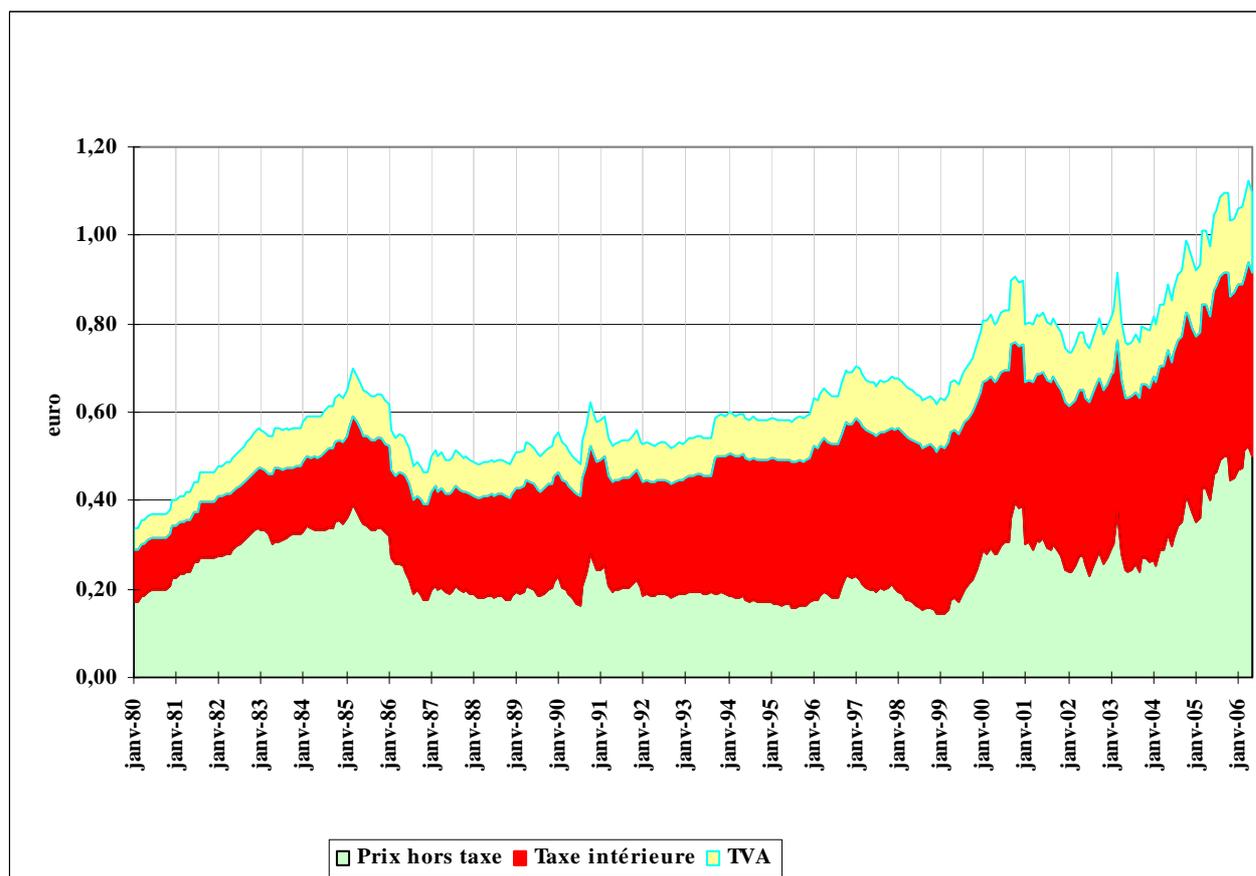
Source CNR

³⁷ D'après le décret 99-269 du 6 avril 1999

³⁸ D'après le glossaire du transport de marchandise en ville sur le site tmv.transports.equipement.gouv.fr

La part du carburant qui est majoritairement le gazole, dans la formation des prix de revient, est de l'ordre de 7 % dans les transports de proximité, 17 % en interurbain ; elle a eu tendance à décroître entre 2000 et 2003. Il est cependant probable que cette tendance s'est depuis inversée avec les augmentations significatives de carburant survenues depuis, ainsi que le montre le graphique ci-après :

Graphique 4 : évolution du prix TTC du litre de gazole à la pompe en France



Source : DGMT/DTRMF/TR 2

Le développement du transport léger³⁹, qui comme celui du TRM suit la croissance économique, s'inscrit en outre dans l'évolution de l'économie et de la société :

- externalisation par les entreprises de la fonction transport (pour compte propre),
- intensification des échanges d'informations et de biens à toutes échelles,
- « tertiarisation » des économies des pays développés correspondant à plus de services aux entreprises et aux personnes : d'où moins de transport de masse, plus de circulation de produits manufacturés, plus de petits colis,
- « métropolisation » : d'où la nécessité de livrer avec des véhicules moins encombrants,
- essor de la vente par correspondance (VPC) et du commerce électronique (B to B, B to C),
- réduction des stocks et développement du juste à temps,
- prégnance de l'urgence.

³⁹ Cf. « la sous-traitance dans le transport de marchandises en ville » mémoire DEA de Awatif Raia Université Paris XII institut d'urbanisme de Paris/Ecole nationale des ponts et chaussées [septembre 2005].

Si le secteur a cru en importance -on le verra plus loin-, il a également su s'adapter aux exigences des clients (fiabilité, délais, services associés, livraisons dans les bureaux...) par plus de flexibilité pour faire face notamment aux pics d'activité en juillet et décembre.

A noter que l'enquête « messagerie » réalisée en partenariat entre le SESP et la Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF), fédération à laquelle appartient le Syndicat national des transports légers (SNTL), permet de suivre la conjoncture dans « l'express léger ». Les derniers résultats publiés dans « SESP infos rapides » de juin 2006 montre une progression du chiffre d'affaires, moindre que dans les autres compartiments de la messagerie, en raison d'une chute des prix unitaires alors que le nombre d'envois traités progresse fortement (9 %).

II) LÉGISLATION ET RÉGLEMENTATION DU TRANSPORT LÉGER

1) La LOTI et son évolution relative aux transports routiers de marchandises par véhicules légers

La loi de 1998, dite parfois loi « Gayssot », modifie la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 dite LOTI et comporte trois grandes orientations⁴⁰ propres à moraliser et réguler⁴¹ le transport routier de marchandises : modernisation des conditions d'exercice de la profession, amélioration des dispositifs de contrôles et de sanctions, rééquilibrage des relations transporteurs-chargeurs. L'extension aux véhicules de moins de 3,5 t (et deux essieux) du champ de la réglementation des transports est contenue dans la première orientation⁴².

Cette extension résulte des débats parlementaires et plus spécialement d'un amendement déposé par M. Michel Vaxès⁴³, rapporteur du projet de loi devant l'Assemblée nationale. Le principe de cette mesure avait été souhaité⁴⁴ par la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR) et l'Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles (UNOSTRA). Celle-ci, qui a créé dès 1995 une commission « transports légers », indique sur son site web avoir inspiré sur ce point la loi « Gayssot ».

De manière analogue, un amendement étendant le champ du transport léger a été retenu lors du vote de la loi « sécurité et développement des transports » promulguée le 6 janvier 2006 (article 24). Cet amendement, déposé par M. Charles Revet, rapporteur du projet de loi devant le Sénat, a inclus les entreprises de transport routier utilisant des véhicules deux roues motorisés⁴⁵ (dites parfois entreprises de course) dans le cadre juridique de la « LOTI ». Dans son rapport M. Drevet évoque la sécurité des coursiers et la concurrence « sauvage » qui règne dans le secteur ; il estime que l'inscription au registre de ces entreprises permettra l'intervention de l'Inspection Générale du Travail des Transports (IGTT) et en attend des effets bénéfiques. L'extension du registre aux deux roues est examinée au paragraphe V) 3) en fonction des derniers débats parlementaires.

A noter que l'article 24 cité ci-dessus modifie l'article 36 de la « LOTI » en remplaçant les termes « véhicules automobiles d'au moins deux essieux » par « véhicules motorisés » touche aussi bien le transport public de marchandises que celui de voyageurs. Or le transport de voyageurs relève pour partie du Ministère de l'Intérieur (taxis). Les dispositions de cet article sont applicables à compter du 1^o janvier 2007.

Les conditions d'accès à la profession de transporteur routier de marchandises sont définies par le décret 99-752 du 30 août 1999 pris en application de la LOTI. Celui-ci abroge le décret du 14 mars 1986 et traduit dans le droit français les règlements et directives européennes notamment 96/26/CE, 98/76/CE⁴⁶. En résumé :

- tout transporteur routier de marchandises -pour compte d'autrui- doit être inscrit dans un registre tenu par les DRE -à l'aide de l'applicatif informatique GRECO- et détenir une li-

⁴⁰ Cf. circulaire n° 98-25 du 18 février 1998.

⁴¹ « L'application de la loi Gayssot : moraliser et réguler ... » Promotion Transports n° 361 de 1998.

⁴² Ils en étaient exclus par le décret du 14 mars 1986 pris en application de la LOTI.

⁴³ Le rapport de M. Vaxès n'a pu être retrouvé sur le site web de l'Assemblée Nationale.

⁴⁴ Cf. dossier « le transport léger dans le collimateur » L'Officiel des transporteurs sup. n° 2005 d'octobre 1998.

⁴⁵ Sur ce point cf. « petits transports, petits contrôles » et « Messagerie, interdites aux taxis » par D. Broussolle in Bulletin des transports et de la logistique n° 3053 [18 octobre 2004] et n° 2846 [8 mai 2000].

⁴⁶ Cf. le tableau : http://www.europeinternational.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=263

- cence (pour 5 ans maximum, renouvelable), i) soit « communautaire » pour les véhicules de plus de 6 t⁴⁷, ii) soit « de transport intérieur » pour les véhicules de moins de 6 t,
- dans chaque véhicule utilisé par le transporteur (quelle que soit la licence), une copie conforme de la licence doit être présente,
 - les entreprises employant exclusivement des véhicules de moins de 3,5 t doivent détenir une licence de transport intérieur « avec restriction » ; les entreprises disposant d'une licence de transport intérieur sans restriction et utilisant des véhicules de moins de 3,5 t doivent disposer pour ceux-ci de copies conformes de leur licence « avec restriction »,
 - toutes les entreprises inscrites au registre doivent satisfaire à des conditions d'honorabilité, de capacité financière et de capacité professionnelle ; les conditions de capacités financière et professionnelle sont atténuées pour les entreprises disposant d'une licence de transport intérieur « avec restriction »,
 - les taxis, lorsqu'ils effectuent du transport de marchandises, sont dispensés de l'inscription au registre (circulaire DTT/STR du 14 septembre 2000).

A noter que les véhicules utilitaires de moins de 6 t, et par conséquent les VUL, peuvent circuler librement dans les pays de l'Union européenne.

Les conditions d'accès à la profession spécifiques au transport léger telles qu'elles résultent de la loi « Gayssot » et du décret d'application 99-752 du 30 août 1999 sont résumées par le tableau suivant :

Tableau 5 : les conditions d'accès à la profession pour les entreprises du transport léger

Conditions	Descriptions	Commentaires
Honorabilité	Aucune condamnation pour des infractions relatives à la réglementation des transports, du travail, de la sécurité routière, du commerce...	<i>Extrait n° 2 du casier judiciaire Idem > 3,5 t</i>
Capacité professionnelle	Baccalauréat professionnel (exploitation des transports) ou justificatif de stage agréé (10 j soit 2x5 j ⁴⁸)	<i>Inutile si attestation de capacité (exigible pour > 3,5 t)</i>
Capacité financière	Capitaux propres et réserves ou garanties à hauteur de 900 € par véhicule < 3,5 t et garanties possibles plafonnées à la moitié de la capacité financière exigible	<i>Pour les > 3,5 t, 9000 € pour le premier véhicule, 5000 € pour chacun des véhicules suivants</i>

Une enquête a été réalisée en 1999 pour la Direction des Transports Terrestres (DTT) par le cabinet Eurosis Translog sur l'acceptation de la loi de 1998 :

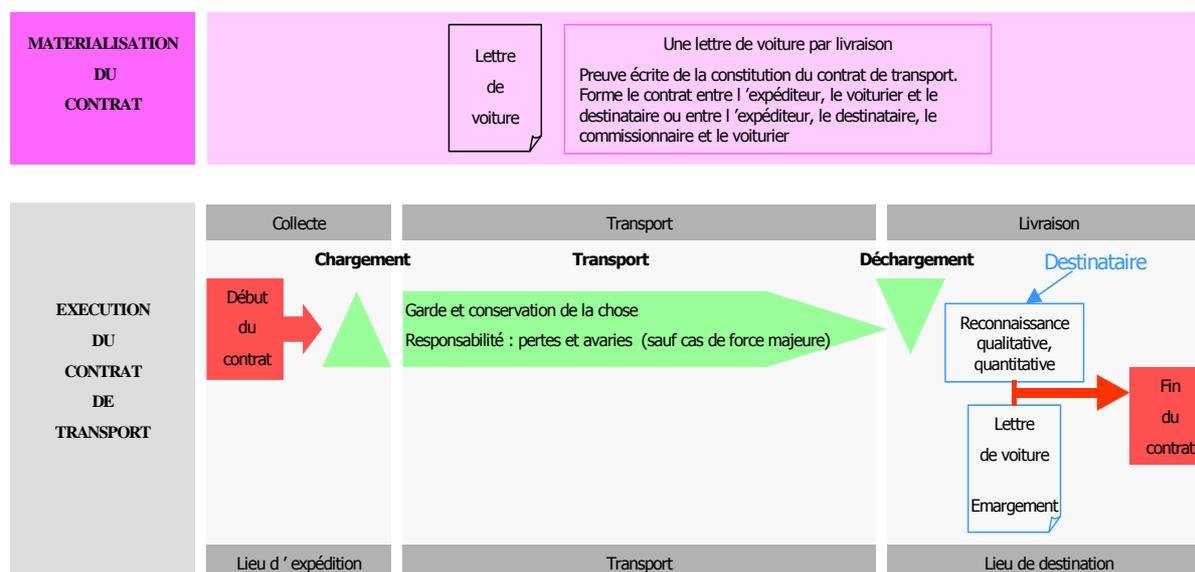
- 80 % des entreprises interrogées (tous parcs confondus) estimaient nécessaire une disposition relative aux entreprises de moins de 3,5 t,
- ce dispositif était pour 65 % des entreprises de nature à limiter la concurrence interne au marché du transport léger de marchandises,
- il n'existait pas, de la part des répondants, de polarisation sur la question du transport léger comme cause principale des problèmes du secteur dans son ensemble,
- 45 % des répondants ne pensaient pas que ce dispositif conduirait à rééquilibrer globalement les conditions de la concurrence dans le transport routier.

⁴⁷ Et au-delà d'une charge utile de 3,5 t.

⁴⁸ Ce justificatif n'était pas exigible jusqu'au 02/09/2000 pour les transporteurs dont l'immatriculation au RCS était antérieure à la publication du décret 99-752, le 30/09/1999.

Les conditions d'exercice de la profession découlent, outre la réglementation des transports du code civil et du code de commerce (cf. schéma 6).

Schéma 6 : les conditions théoriques d'exercices de la profession



Source : « connaissance des VUL » IAURIF [juin 2004]

En matière contractuelle, la LOTI (II de l'article 8) énonce les principales clauses que doit comporter le contrat de transport public de marchandises et stipule qu'à défaut de convention écrite définissant les rapports entre les parties au contrat -ce qui est souvent le cas dans le transport léger-, les clauses de contrats types s'appliquent de plein droit⁴⁹.

Ces contrats types de transport, qui relèvent de décrets d'application de la LOTI, ont connu une première définition entre 1988 et 1992, avant d'être entièrement révisés depuis 1999. Ceux concernant le transport léger -sans lui être spécifique- sont les suivants :

- décret n° 99-269 du 6 avril 1999 portant approbation du contrat type applicable aux transports publics routiers de marchandises pour lesquels il n'existe pas de contrat type spécifique,
- décret n° 2002-566 du 17 avril 2002 portant approbation du contrat type de location d'un véhicule industriel avec conducteur pour le transport routier de marchandises,
- décret n° 2003-1295 du 26 décembre 2003 portant approbation du contrat type de sous-traitance.

La distinction transporteur / loueur dans le registre correspond aux pratiques du transport « lourd » où des entreprises sont spécialisées dans la location au sens du registre (véhicule + conducteur). Ces entreprises qui possèdent un code APE distinct, permettent à un transporteur d'écarter ses points d'activité. Le transporteur garde les tâches « hors traction » (ex. établissement de la lettre de voiture) et ses responsabilités (ex : le recours de l'expéditeur en cas de difficulté s'exerce contre le transporteur). Le schéma contractuel classique est donc décomposé en expéditeur/transporteur et transporteur/loueur. La location avec chauffeur est une forme de sous-traitance. Dans le langage courant le terme loueur correspond à une entreprise de location de véhicules : les transporteurs ont couramment recours à cette pratique, d'où une source de confusion.

⁴⁹ A l'exception du contrat type de sous-traitance : décret n° 2003-1295 du 26 décembre 2003.

Dans le domaine du transport léger où la sous-traitance est fréquente, le terme loueur, au sens du registre, est peu employé et il est souvent préféré sous-traitant ou locatier, alors que le schéma contractuel est semblable.

La sous-traitance est encadrée dans le TRM, quelle que soit la catégorie (> ou < 3,5 t), que le sous-traité soit transporteur ou loueur par les dispositions du décret n°99-752 du 30 août 1999 (article 15 5) ainsi que par les dispositions relatives aux prix anormalement bas (cf. plus loin) :

- les opérations sous-traitées ne peuvent excéder 15 % du chiffre d'affaire annuel de l'activité TRM,
- les opérations terminales de ramassage et de livraison pour les lots inférieurs à trois tonnes, ce qui est le cas généralement dans le transport léger

A noter que :

- les commissionnaires de transports ne sont pas, par définition, astreints à des seuils de sous-traitance. La double inscription registre des transporteurs/loueurs, registre des commissionnaires est fréquente parmi les grosses entreprises du transport et permet toute souplesse,
- la réglementation relative aux matières dangereuses MD, très strictes et contrôlée dans le transport lourd, est sans doute moins appliquée et surveillée dans le transport léger alors que les livraisons -certes en petites quantités- de peintures, dissolvants... sont courantes : droguerie, grandes surfaces spécialisées et centres commerciaux.

2) Les autres réglementations

Tout d'abord, la durée légale du travail des temps de conduite et de repos des conducteurs du transport routier font l'objet de dispositions spécifiques.

La durée légale du travail (cf. tableau 7) des conducteurs routiers résulte du décret 83-40 du 26 janvier 1983 modifié en dernier lieu par le décret n° 2005-306 du 31 mars 2005. Celui-ci ne concerne cependant que les travailleurs salariés : les dirigeants/conducteurs des petites entreprises de transport léger ne sont donc pas soumis à une durée maximale de travail hebdomadaire.

Tableau 7 : durée légale du travail des conducteurs salariés dans les transports

	Durée de temps de service maximale hebdomadaire sur une semaine isolée	Durée de temps de service hebdomadaire maximale sur trois mois ou sur quatre mois après accord collectif	Commentaires relatifs au transport léger
Personnel roulant « grands routiers » ou « longue distance	56 heures	53 heures ou 689 par trimestre ou 918 heures par quadrimestre	Cas des transports légers à l'international
Autres personnels roulants hors conducteurs de messagerie et convoyeurs de fond	52 heures	50 heures ou 650 heures par trimestre ou 866 heures par quadrimestre	
Conducteurs de messagerie	48 heures	44 heures ou 572 heures par trimestre ou 762 heures par quadrimestre	Cas général du transport léger

Les temps de conduite et de repos des conducteurs (salariés ou non) sont encadrés par le règlement européen CE 561/2006 du 15 mars 2006 abrogeant le règlement CEE 3820/85 appelé règlement social européen (RSE). Le contrôle s'effectue grâce aux chrono tachygraphes désormais

numériques. Le RSE ne concerne cependant que les conducteurs des véhicules de plus de 3,5 t et n'intéresse donc pas le transport léger.

Tableau 8 : Temps de conduite et de repos (RSE) pour les plus de 3,5 t (synthèse)

Conduite continue maximale	4 h 30, interruption minimale de 45 min fractionnables en 2 ou 3 périodes d'au moins 15 minutes minimum.
Conduite journalière maximale	9 heures avec possibilité d'extension à 10 heures, deux fois par semaine
Repos journalier minimum (simple équipage)	11 h consécutives par période de 24 h avec possibilité de réduction à 9h 30 fois par semaine avec compensation avant la fin de la semaine suivante ou 12 heures avec fractionnement en 2 ou 3 périodes dont l'une au moins de 8 heures consécutives
Conduite hebdomadaire maximale	56 heures sur une semaine isolée de 6 jours de conduite, 90 heures calculées sur 2 semaines consécutives,
Nombre maximal de périodes ou de jours de conduites consécutifs	6 (soit 56 heures hebdomadaires)
Repos hebdomadaire minimal	45 heures consécutives avec possibilité de réduction à : - 36 heures au domicile - 24 heures hors domicile avec compensation correspondante obligatoire prise en bloc avant la fin de la 3ème semaine suivant la semaine concernée

D'après Y. Pimor module « transport de marchandise » sur cyber.uhp-nancy.fr

En matière de formation, tout conducteur de véhicule (salarié ou non-salarié) de transport routier de marchandises ou de voyageurs, en situation de compte d'autrui ou depuis début 2005 en situation de compte propre doit être titulaire⁵⁰ :

- pour les véhicules dont le PTAC est plus de 7,5 t, d'une attestation de formation initiale obligatoire (FIMO) d'une durée de 140 heures,
- pour les véhicules dont le PTAC est compris entre 3,5 t et 7,5 t d'une attestation de formation continue obligatoire de sécurité (FCOS) d'une durée de 21 heures à renouveler tous les cinq ans.

Le transport léger n'est donc pas concerné par ces formations d'autant que la limite de 14 m³ pour ne pas être astreint à la FCOS a été levée.

La convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR) s'articule avec la législation relative à la durée du temps de travail et celle relative au temps de conduite et de repos. Un avenant spécifique à l'activité course est en cours de négociation.

En outre le transport routier de marchandises est soumis aux réglementations suivantes :

- code de la route pour de nombreux articles : ex. permis à point, dimensions des véhicules, tonnage, interdictions de circulation, stationnement...
- droit des sociétés,
- droit du travail : contrat de travail, convention collective,
- droit fiscal : TIPP, taxe à l'essieu, taxe différentielle sur les véhicules, TVA et sa récupération notamment sur les carburants, les véhicules utilitaires, les péages...
- travail illégal : marchandage, prêt de main d'œuvre, travail dissimulé, emploi illicite de main d'œuvre étrangère, cumul irrégulier d'emploi... ,
- code du commerce et réglementation relative aux prix anormalement bas⁵¹,

⁵⁰ Directive 2003/59/CE

⁵¹ Loi 92-1445 du 31 décembre 1992 puis loi du 95-96 du 1 février 1995

- la réglementation européenne : RSE déjà cité, directive 2003//96 CE instaurant un gazole professionnel pour les plus de 7,5 t.

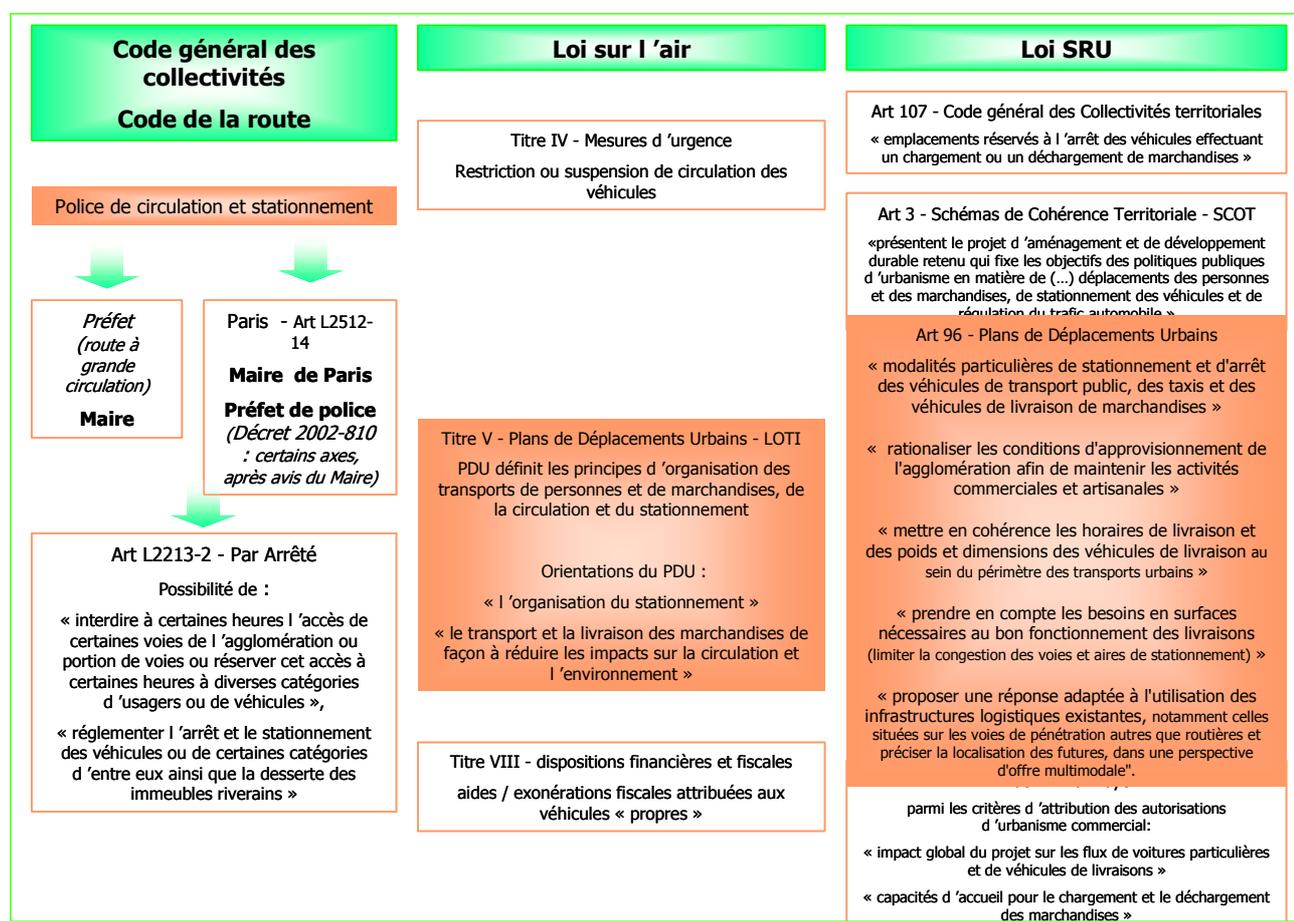
Deux thèmes ont été analysés plus en détail du fait de leur implication sur le transport léger : les livraisons en zone urbaine et la réglementation existante en fonction du tonnage.

Les livraisons de marchandise en zones urbaine⁵² constituent un double enjeu :

- pour les collectivités : stationnement et fluidité de la circulation qui conditionnent l'activité économique dans les centres, préoccupations environnementales,
- pour les transporteurs : temps de parcours et d'arrêts, satisfaction des clients et conditions de travail des conducteurs qui influent sur la bonne santé des entreprises de livraisons.

Le schéma 9 indique le cadre réglementaire dans lequel s'inscrivent les livraisons de marchandises en zones urbaines :

Schéma 9 : principaux textes sur les livraisons de marchandises en zones urbaines



Source :

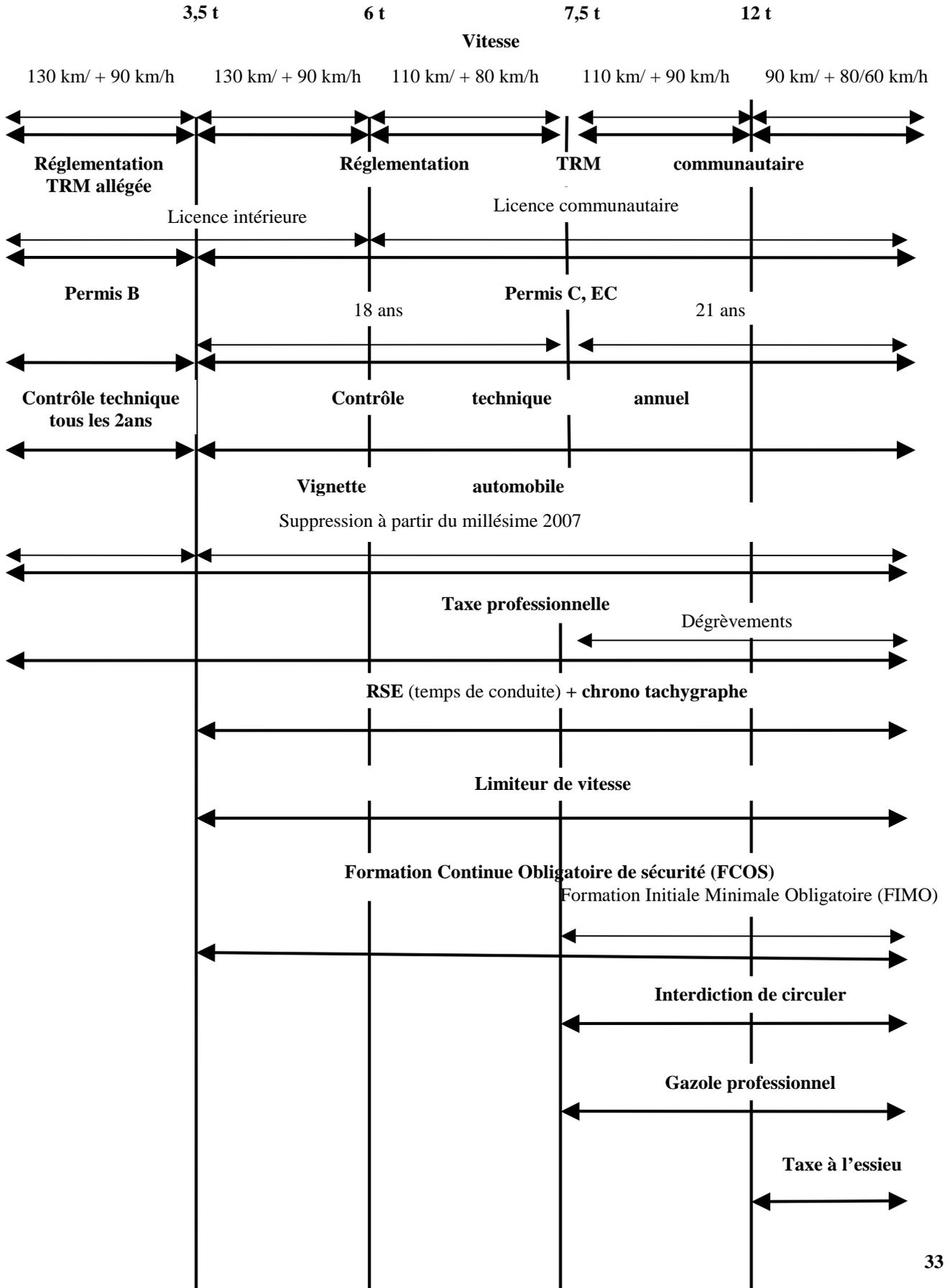
« connaissance des VUL » IAURIF [juin 2004]

⁵²

Cf. « La logistique dans la ville » par Danièle Patier, Celse [2002] : les livraisons représentent 13 % des vh/km en ville et environ 30 % de l'occupation de la voirie (circulation + stationnement).

principales réglementations relatives au trm selon le tonnage

Schéma 10



Consciente des enjeux les grandes agglomérations ont intégré le thème livraisons dans leurs plans de déplacements urbains (PDU : obligatoire si > 1000 000 h). Dans ce cadre ou dans celui d'études spécifiques certaines collectivités ont réalisé des études détaillées et élaborées des plans d'actions (Paris, Bordeaux). Enfin un programme national de recherche et d'expérimentation « transport de marchandises en ville » (PNMV) a été initié dans le cadre du programme national de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT). Ce programme « marchandises en ville » a permis notamment de progresser sur le concept d'espace de logistique urbaine (ELU).

Les principales réglementations fonctions du tonnage sont présentées dans le schéma 12 en page 33 et données de manière plus détaillée par l'annexe I. Il met en exergue les différents seuils de tonnage qui caractérisent l'ensemble des réglementations : 3,5 t, 6 t, 7,5 t, et 12 t.

Il apparaît qu'au-delà du seuil de 3,5 t la réglementation est nettement plus sévère : à partir de 2007 vitesse uniformément limitée à 90 km/h sur autoroute au-delà de 3,5 t, licence de transport et ses conditions d'obtention, permis de conduire, contrôle technique, vignette, temps de conduite, présence de chrono tachygraphe (numérique au 1/5/2006), limiteur de vitesse, FCOS. Ces facteurs expliquent pour partie le développement du transport léger et du parc correspondant.

3) Les mesures en faveur du transport routier de 2005

A la suite du renchérissement du coût du pétrole et des carburants dérivés, le Ministre des transports a annoncé le 12 septembre 2005 des mesures en faveur du transport routier de marchandises (TRM).

Ces mesures peuvent se répartir ainsi selon le tonnage :

- **plus de 16 t** : des dégrèvements accrus de la taxe professionnelle en particulier pour les véhicules les plus récents et les moins polluants,
- **plus de 7,5 t** : la volonté de faire aboutir les discussions au niveau européen sur le gazole professionnel⁵³, avec éventualité d'un réseau de distribution spécifique, amélioration du remboursement de la TIPP,
- **tout tonnage** : un ensemble de dispositions dont certaines législatives visant à répercuter l'évolution du prix des carburants dans les contrats de transport, à améliorer les délais de paiement, à soutenir la modernisation de la flotte de véhicules routiers⁵⁴, promouvoir l'utilisation d'énergies alternatives, alléger les charges sociales relatives aux heures d'équivalence...

Les organisations professionnelles du transport léger ont alors souligné que ces mesures se rapportaient essentiellement aux véhicules de plus de 7,5 t et regretté qu'aucune ne concerne les véhicules de tonnage inférieur. Leur demande d'un traitement particulier s'appuyait sur des comparaisons avec les taxis -qui effectuent pour certains du transport de marchandises-, le transport de voyageurs ... sans compter les agriculteurs et les pêcheurs.

Ces mesures ont aujourd'hui trouvé une suite dans :

- la loi de finance 2006 (ex. : dégrèvements accrus de taxe professionnelle),
- la loi « sécurité et développement des transports » précitée (ex. : clauses de révisions obligatoires selon le coût du carburant dans les contrats de transports, délais de paiements des transporteurs),

⁵³ Directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003

⁵⁴ Par exemple. installation de chrono tachygraphes numériques obligatoires au-delà de 3,5 t.

- l'action du Ministère des transports : ex. augmentation des contrôles sur routes.

Les mesures sont même allées au-delà des annonces initiales avec la suppression de « vignette » -disposition qui concerne très directement le transport léger et qui était souhaitée par les organisations professionnelles- ainsi que la résolution du dossier de la « TVA autoroutière ».

Comme prévu le Gouvernement a produit un mémorandum à la Commission européenne pour relancer les discussions sur un gazole professionnel harmonisé au niveau européen. Enfin le rapport « Liebermann », déjà cité, a permis de renforcer le dialogue avec les organisations professionnelles pour les plus de 3,5 t. Ces deux actions ne touchaient cependant pas le transport léger.

4) Éléments de jurisprudence

Il n'était évidemment pas possible d'analyser la jurisprudence relative au TRM dans le cadre de ce rapport, même en limitant le champ au transport léger.

Cependant plusieurs procès se sont déroulés de 1999 à 2002 à la suite d'infractions généralement relevées auprès d'entreprises de messagerie (Exapaq, Extand, Jet services...) par des inspecteurs du travail et des transports (ITT) pour travail dissimulé. Ils ont donné lieu à une jurisprudence notable suivie par la délégation interministérielle à la lutte contre le travail illégal (DILTI) sur fond de retouches successives du code du travail.

Si dans certains cas les infractions correspondaient à des pratiques manifestement illégales, dans, d'autres cas elles méconnaissaient la pratique courante de la sous-traitance dans les transports, d'ailleurs encadrée par des nombreux textes spécifiques⁵⁵. Cette méconnaissance aboutissait à une requalification fréquente des contrats de sous-traitance en contrat de travail avec des conséquences importantes au plan pénal et droit social (cotisations URSSAF...)⁵⁶.

Ce type d'infractions et les contentieux qui en découlent sont devenus moins fréquents. En effet :

- les grands groupes de messageries, qui détiennent la majorité du marché, exigent une situation régulière de leurs sous-traitants au regard de la réglementation et, conformément à la loi, peuvent se faire remettre des documents établissant cette situation⁵⁷,
- la législation a évolué et notamment l'article L. 120-3 du code du travail modifié par la loi 2003-721 du 1^o août 2003(dite loi Dutreil) puis par la loi 2005-157 du 23 février 2005.

La rédaction de l'article L. 120-3 du code du travail est désormais la suivante :

« Les personnes physiques immatriculées au registre du commerce et des sociétés, au répertoire des métiers, au registre des agents commerciaux ou auprès des unions de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales pour le recouvrement des cotisations d'allocations familiales ou inscrites au registre des entreprises de transport routier de personnes, qui effectuent du transport scolaire prévu par l'article L. 213-11 du code de l'éducation, ou du transport à la demande conformément à l'article 29 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation de transports intérieurs, ainsi que les dirigeants des personnes morales immatriculées au registre du

⁵⁵ Cf. plus haut mais notamment reconnaissance du statut de commissionnaire et de loueur, absence de limitation de sous-traitance dans les opérations terminales pour les charges < 3 t, contrats types de sous-traitance...

⁵⁶ D'après la note « la sous-traitance dans le transport routier de marchandises » par R. Sermier du cabinet Clifford Chance [mars 2003]

⁵⁷ Décret 2005-1334 du 27 octobre 2005.

commerce et des sociétés et leurs salariés sont présumés ne pas être liés avec le donneur d'ouvrage par un contrat de travail dans l'exécution de l'activité donnant lieu à cette immatriculation.

Toutefois, l'existence d'un contrat de travail peut être établie lorsque les personnes citées au premier alinéa fournissent directement ou par une personne interposée des prestations à un donneur d'ouvrage dans des conditions qui les placent dans un lien de subordination juridique permanente à l'égard de celui-ci. Dans un tel cas, il n'y a dissimulation d'emploi salarié que s'il est établi que le donneur d'ouvrage s'est soustrait intentionnellement à l'accomplissement de l'une des formalités prévues aux articles L. 143-3 et L. 320."

5) Les contrôles relatifs au transport routier de marchandises

Les entreprises du transport routier de marchandises sont soumises à des contrôles spécifiques tenant d'une part à la réglementation particulière du secteur et d'autre part à l'existence d'une inspection du travail spécialisée dans le domaine des transports, rattachée au Ministre des transports. Ils s'exercent soit sur route soit en entreprise et sont assurés par les agents de quatre ministères : agents du Ministère des Transports (cf. plus loin) mais aussi des forces en tenue (FET) des Ministères de l'Intérieur (CRS, polices urbaines), Défense (Gendarmerie) -essentiellement pour le respect du code de la route-, MINEFI (Douanes) -essentiellement pour le respect de la législation économique-. Le Ministère des transports est chargé de la coordination de ces contrôles sous l'égide des Préfets⁵⁸ dans le cadre de plan régionaux de contrôles (PRDC).

Une coopération européenne s'est instaurée en matière de contrôles du TRM d'abord avec le Benelux puis avec l'Allemagne, l'Irlande, le Royaume Uni, l'Espagne et la Pologne : elle a donné naissance à une instance « Eurocontrôle route » (ECR) qui définit un programme d'actions. Cette coopération ne concerne que les véhicules soumis à licence communautaire (> 6 t).

Les contrôles sur route s'appuient sur les documents qui doivent être à bord des véhicules assurant un transport pour compte d'autrui :

- la copie conforme de la licence détenue qui prouve l'inscription au registre,
- la lettre de voiture (éventuellement simple fiche collée sur le colis) comportant dans les cas courants : nom, adresse et numéro SIREN du transporteur, identification de l'expéditeur et du destinataire, date de prise en charge de la marchandise, lieux de chargement et déchargement, nature et quantité ou poids ou volume de la marchandise,
- le document justifiant de la location avec ou sans chauffeur s'il y a lieu,
- un document établi par l'employeur attestant la relation d'emploi existant entre le conducteur du véhicule et l'entreprise,
- le livret individuel de contrôle (LIC) qui en l'absence de chrono tachygraphe permet le contrôle des temps de travail pour les conducteurs salariés,
- et par ailleurs les documents exigibles⁵⁹ pour tout véhicule : permis de conduire du conducteur, attestation d'assurance, contrôle technique, vignette...

Les contrôles dépendant du Ministère des transports sont exercés par deux corps différents : les contrôleurs des transports terrestres (CTT) et les inspecteurs du travail et des transports

⁵⁸ Cf. circulaire du Premier Ministre du 26 septembre 1996 relative à la coordination et à l'efficacité du contrôle des transports routiers de marchandises et de voyageurs.

⁵⁹ Un groupe de travail animé par G. Rouquès avait évalué le nombre de documents nécessaires à 14 pour les véhicules de catégories supérieures.

(ITT). Au-delà des différences de statut et d'organisation⁶⁰, les différences entre les deux corps se résument : pour les ITT, droit du travail sur le champ complet des entreprises de transport ; pour les CTT, contrôles de la réglementation du transport routier sur route et en entreprise. Toutefois 78 % de la charge des contrôles en entreprise des ITT concernent le transport routier⁶¹.

Les contrôleurs des transports terrestres, rattachés aux Directions Régionales de l'Équipement (DRE), ont pour champ de compétence les entreprises de transports routiers inscrites aux registres des transports routiers : TRM et loueurs, voyageurs, commissionnaires. Ils mettent en œuvre des contrôles sur route –avec ou sans forces en tenues- et en entreprises mais ne sont pas habilités dans le domaine du droit du travail en général (ex : livret individuel de contrôle).

Leur action⁶², qui sera analysée plus loin à travers les données entrées dans GRECO, est programmée dans le cadre de plans régionaux de contrôles (PRDC) à partir des informations des procès verbaux et bulletins de contrôles de toutes les forces de l'ordre, des orientations en matière de contrôles ciblés⁶³ ou spécifiques. Elle porte sur :

- la réglementation des transports : vérification des conditions d'inscription au registre et des titres de transports ainsi que des documents accompagnant la marchandise, contrôle des taux de sous-traitance,
- la réglementation sociale européenne (RSE) : à partir des données des chrono tachygraphes, vérification du respect des temps de conduite et de repos pour les plus de 3,5 t,
- le code de la route : validité des contrôles techniques des véhicules et appareil de contrôle ainsi que des autorisations de circuler ; vérification du bon fonctionnement des équipements obligatoires (signalisation, limiteur de vitesse), contrôles visuels de l'état du véhicule (pneumatiques) et de la charge,
- les matières dangereuses : respect des règles spécifiques, habilitation du conducteur,
- le code du travail : vérification de la formation des conducteur, travail dissimulé,
- les activités de commissionnaire : vérification du registre d'affrètement et des délais de paiement des transporteurs,
- prix anormalement bas à partir de la facturation.

Afin d'augmenter l'efficacité des contrôles un effort à été fait en faveur des CTT augmentation des effectifs, dotation en micro-ordinateurs, programme de formation...

Les inspecteurs du travail et des transports, rattachés aux Directions régionales du travail et des transports (DRTT), elles-mêmes dépendant de l'inspection générale du travail des transports (IGTT) ont pour champ, outre les entreprises précédemment citées, l'ensemble du secteur des transports : SNCF, RATP, transport et travail aérien, voies navigables, remontées mécaniques, chantiers d'infrastructures, transports de fonds, sociétés d'autoroutes... Ils ont pour objectifs le respect de la réglementation du travail : horaires notamment, conventions collectives, médecine du travail, travail illégal. Leur travail est encadré par une note d'orientation biennale⁶⁴.

Le tableau 11 page 38 résume l'activité des ITT en 2004 mais ne distingue pas la catégorie des entreprises contrôlées, en particulier celles relevant du transport léger. S'ils mettent en œuvre

⁶⁰ Sur ces deux points, confère « contrôle des transports routiers de marchandises et de voyageurs par les DRE et les DRTT » rapport CGPC de C. Proville et C. Blanpain [septembre 1998] et « Mission d'analyse prospective des conditions d'exercice de l'activité des CTT » par J. Lombard et I. Massin rapport CGPC [septembre 2005]

⁶¹ Cf. rapport d'activité 2004 de l'IGTT.

⁶² D'après la lettre de la DRE Rhône-Alpes n° 3 [décembre 2005]

⁶³ Exemples : opérations eurocontrôles avec nos voisins ou contrôles sur quais pour les moins de 3,5 t.

⁶⁴ Cf. dernière note du 11 janvier 2005 pour les années 2005 et 2006.

des contrôles en entreprise, les ITT peuvent également conseiller ou concilier dans les litiges du travail individuels ou collectifs.

Si le transport léger a fait l'objet d'une action spécifique des ITT dans le cadre de son programme d'actions coordonnées 2003/2004, l'action des CTT dans le secteur n'a pas fait l'objet d'instructions particulières et a été laissée à l'initiative des services.

L'action des ITT s'est déroulée en entreprise et a porté sur quatre points clefs de la réglementation du travail : tenue des documents de décompte de la durée du travail, référence de la convention collective applicable sur les bulletins de paie, respect du salaire horaire conventionnel et respect de la surveillance médicale des employés.

Sur 2 890 entreprises contrôlées en 2003/2004, 34 % respectaient l'ensemble des dispositions.

Tableau 11 : contrôles effectués par les ITT en 2004 (toutes actions)

	Infractions constatées avec observ.	Infractions relevées	Total	<i>dont délit</i>	Nombre de PV.
Conditions de travail des conducteurs routiers	82 128	19 591	101 719	105	694
Réglementation du travail	22 085	26 844	48 929	15	890
Hygiène et sécurité des travailleurs	16 245	240	16 475	114	105
Obligations des employeurs	11 945	454	12 399	1	73
Salaires	6 184	696	6 880	2	33
Médecine du travail	3 594	1 069	4 658	0	99
Représentation du personnel	3 096	73	3 169	75	56
Emploi	1 829	162	1 991	127	114
Divers	1 536	39	1 575	6	15
Congés payés	522	0	522	0	0
Outrage, obstacle à fonctions	180	112	292	118	106
Transport de matières dangereuses	24	22	46	0	1
Conditions de travail du personnel navigant	13	0	13	0	0
Participation, intéressement	8	0	8	0	0
Total général	149 389	49 302	198 676	563	2 186

Source : rapport annuel d'activité 2004 IGTT

Ces chiffres, qu'il conviendrait de comparer à d'autres secteurs professionnels, montrent un faible respect de la réglementation du travail dans le secteur et plaident pour une action coordonnée ITT/CCT dans le transport léger.

Cependant les CTT ont pour priorité les contrôles sur routes des plus de 3,5 t où l'application du RSE et de la réglementation des transports est d'une importance vitale pour faire face à la concurrence étrangère.

A noter que la mise en œuvre du RSE (plus de 3,5 t) qui est encadré par la directive 2006/22/CE, fait l'objet d'un suivi attentif de la Commission européenne. Dans un récent rapport⁶⁵, celle-ci constatait pour la France une augmentation du nombre de jours de contrôles mais une efficacité moyenne de ceux-ci.

6) Comparaison avec nos principaux voisins du droit relatif au transport léger

Une enquête a été menée par DGMT/DTMRF/TR auprès des principaux postes d'expansion économique de nos voisins européens. Elle est synthétisée par le tableau 12 ci-après.

Parmi les six pays examinés trois ont mis en œuvre une législation spécifique au transport léger (Belgique, Espagne, Pays bas) et trois n'ont pas réglementé le secteur. Les premiers ont généralement pris pour limite 0,5 t de CU, limite plus sévère que 3,5 t de PTAC. Les conditions d'accès à la profession sont celles de la directive 96/26/CE modifiée par la directive 98/76/CE. Nos voisins ont donc pris en compte de manières diverses le transport léger.

Tableau 12 : comparaison de la réglementation des – 3,5 t chez nos principaux voisins

	Accès à la profession		Registre des transporteurs		Gestionnaire du registre	
	- 3,5 t	3,5 t à 6 t	Unique	Spécifique	Etat	Autre
Allemagne	Non réglementé	Conditions de la directive	X			Länder
Belgique	500 kg de CU, conditions de la directive	Conditions de la directive	X		X	
Espagne	Réglementé conditions de la directive	Conditions de la directive	X		X	
Roy. Uni	Non réglementé	Conditions de la directive			X	
Pays-Bas	500 kg CU, conditions de la directive	Conditions de la directive	X			Niwo organisme indépendant
Portugal	Non réglementé	Conditions de la directive	X		X	

Source : DGMT/DTMRF/TR

L'évolution de la réglementation européenne ne paraît pas aller vers une extension du RSE et donc du chrono tachygraphe vers les moins de 3,5 t même cela est de l'intérêt du principal fabricant de cet appareil (Siemens).

A noter que ces textes européens précités prévoient des possibilités de dérogation aux conditions d'accès à la profession pour les [3,5 t, 6 t] sous réserve que « les entreprises (qui) effectuent exclusivement des transports locaux n'ont qu'une faible incidence sur le marché des transports en raison de la faible distance parcourue ».

⁶⁵

Adopté le 21 juin 2006.

Tableau 13 : nombre d'entreprises au registre T/L, C, V au 1/1/2005

Registre	T/L	% par région	C	V	Total	Moins de 3,5 t	% par région	C et T/L	TL et V				
7,7 % 7949			829			12831038							
Poids du transport léger	Nbre total	Nbre de plus de 3,5 t	Uniquement moins de 3,5 t	17,8 %	Total	Copies des entreprises de plus de 3,5 t	Copies avec restriction à 3,5 t	Copies entreprises de moins de 3,5 t	En nbre de copies	En nbre de copies - 3,5 t	Nbre de copies / Nbre entreprises totalité registre	Nbre de copies / Nbre entreprises plus de 3,5 t	Nbre de copies / Nbre entreprises moins de 3,5 t
1/1/2001	44 102	38 128	5 974	13,5%	190 189	170 735	29 241	19 454	10,2%	66,5%	4,3	4,5	3,3
1/1/2002	45 348	35 503	9 845	21,7%	228 455	197 232	51 220	31 223	13,7%	61,0%	5,0	5,6	3,2
1/1/2003	45 359	33 331	12 028	26,5%	287 341	248 103	60 071	39 238	13,7%	65,3%	6,3	7,4	3,3
1/1/2004	45 391	31 038	14 353	31,6%	329 652	283 603	66 219	46 049	14,0%	69,5%	7,3	9,1	3,2
1/1/2005	44 267	27 596	16 671	37,7%	360 836	306 235	70 432	54 601	15,1%	77,5%	8,2	11,1	3,3
Évolution sur quatre ans	+ 165 + 0,4%	- 1 052 - 27,6%	+ 5 974 x 2,8	+24 %	+ 170 647 x 1,9	+ 135 500 x 1,8	+ 41 191 x 2,4	+ 35 147 x 2,8	+ 4,9 %	+ 11 %	x 1,9	x 2,5	+ 1%
1/12/2005	44 256	28 296	15 960	36,1%	377 919	329 173	74 203	48 746	12,9%	65,7%	8,5	11,6	3,1

Source : extraction des fichiers GRECO, DGMT/SG/AG

III) Les données sur le secteur du transport léger

1) GRECO

Les récentes évolutions de GRECO et la mise en place d'outils Infocentre permettent désormais d'effectuer des extractions des registres régionaux au niveau national. Les résultats restent cependant entachés d'incertitudes liées à la tenue des fichiers en particulier dans le domaine du transport léger : radiations d'entreprises disparues⁶⁶, copies de licence toujours en circulation alors que l'entreprise a cessé son activité, entreprises utilisant plus de véhicules que de copies pour échapper à la clause de capacité financière...

Au 1/1/2005 le nombre d'entreprises inscrites aux différents registres s'élève au total à 63 096, ce total présentant des doubles comptes en raison des inscriptions de certaines entreprises sur plusieurs registres.

Sur ce total, 44 547⁶⁷ entreprises sont inscrites dans le registre transporteurs/loueurs (T/L), et parmi elles 16 671 entreprises - 37 % - mettent en œuvre uniquement des véhicules de moins de 3,5 t. Ce chiffre est à rapprocher de celui estimé en 1998 par H. Defoug et M. Pfalzgraf⁶⁸ : 14 000 entreprises. La comparaison des deux chiffres est un signe de réussite de la mesure d'extension en terme d'inscription au registre.

⁶⁶ Particulièrement vrai pour le transport léger

⁶⁷ Attention, certaines données sont susceptibles de petites variations selon la requête.

⁶⁸ Cf. leur rapport I) 2) A) établi par pour le CGPC [mars 1998],

A noter que le registre des commissionnaires comprend 3 854 entreprises dont 74 % (2 844) sont également inscrites au registre des transporteurs/loueurs : ce sont pour beaucoup des entreprises de messagerie dépendantes de quelques grands groupes⁶⁹.

Le nombre de copies de licence (306 235 pour les plus de 3,5 t et 54 601 pour les moins de 3,5 t au 1/1/2005) correspond en théorie au nombre de véhicules utilisés⁷⁰ par un transporteur inscrit au registre et approximativement au nombre d'emplois pour les petites entreprises, ce qui est le cas du transport léger (3,3 véhicules par entreprise⁷¹). Toutefois, il semble que certaines entreprises du transport léger utilisent plus de véhicules qu'elles détiennent de copies de licence (cf. enquête auprès des DRE), ceci facilitant évidemment la satisfaction du critère de capacité financière.

Le tableau 13 page 40 donne, au 1/1/2006, les entreprises inscrites région par région :

- en nombre d'entreprises inscrites au registre T/L, les cinq premières régions (Ile-de-France, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Nord-Pas de Calais, Bretagne) représentent environ 50 % des entreprises totales et également 50 % des entreprises de transport léger,
- les cinq dernières régions (Corse, Limousin, Basse-Normandie, Franche-Comté, Champagne) moins de 10 % des entreprises totales et environ 5 % des entreprises du transport léger.

La répartition géographique entre plus de 3,5 t et les moins de 3,5 t suit l'importance économique de la région : la région Ile de France représente à elle seule 18 % des entreprises inscrites au registre, et 26 % des moins de 3,5 t.

Le tableau 14 page 40 donne l'évolution des entreprises inscrites au registre : nombre d'entreprises inscrites, nombre de copies du 1/1/2001 au 1/1/2005⁷² ; la ligne du bas donne la situation au 1/12/2005. L'analyse est la suivante :

- le nombre total d'entreprises inscrites au registre varie peu sur la période avec une stagnation en 2001/2002/2003 puis une baisse en 2004 par rapport à 2000, signe des difficultés du secteur,
- dans l'enveloppe des 44 000 entreprises, le nombre des entreprises de plus de 3,5 t baisse de 27,6 % alors que celui des entreprises de moins de 3,5 t⁷³ est multiplié par 2,8, ce qui montre un redéploiement au détriment des plus de 3,5 t,
- le nombre total de copies était au 1/01/2005 de 360 836 et celles des entreprises du transport léger de 54 601 soit 15 %,
- le nombre de copies -et donc le parc de véhicules-, a été multiplié : i) par 1,8 pour les plus de 3,5 t ; ii) par 2,4 pour les moins de 3,5 t, l'augmentation des copies de plus de 3,5 t étant plus élevée en valeur absolue,
- le ratio nombre de copies sur le nombre d'entreprises (3,3) stagne pour les entreprises de transport léger alors qu'il croît pour les autres,
- en 2005, le transport léger paraît s'affaiblir en nombre d'entreprises et en nombre de copies⁷⁴, les entreprises de plus de 3,5 t paraissant investir dans le secteur,

⁶⁹ Par ordre de chiffre d'affaires décroissant : Calberson groupe SNCF, SERNAM filiale SNCF, Chronospost groupe La Poste, Mory, TNT/Jet service groupe La Poste Néerlandaise, Danzas groupe Deutsch Post, Ducros groupe Deutsch Post, Ziegler, GEFCO groupe Peugeot, DHL groupe Deutsch Post, ABX Logistics, Graveleau groupe Dachser, UPS, Fedex, Exapaq (réseau de franchisés), Extand maintenant GLS groupe Royal Mail...

⁷⁰ Un ensemble articulé correspond à une copie du registre mais à deux véhicules au sens du FCA.

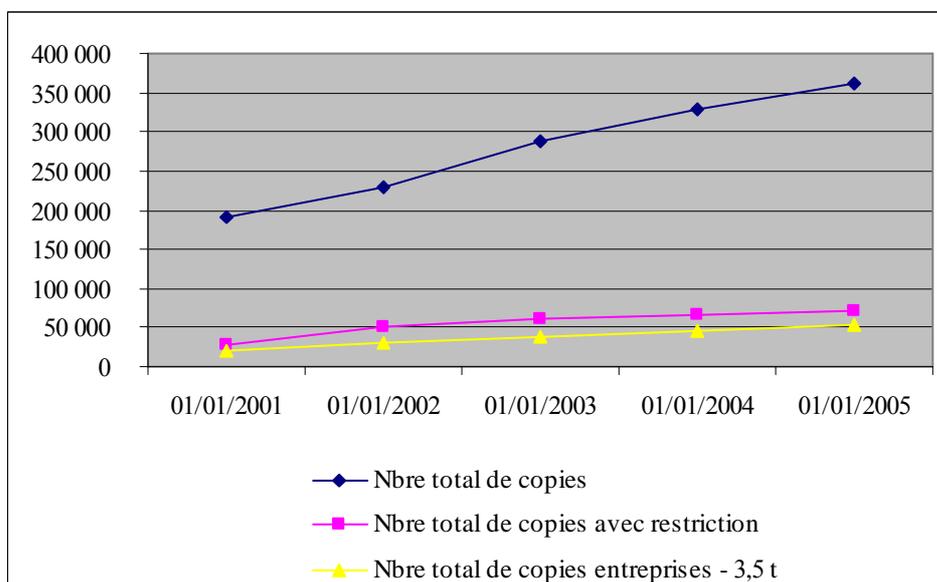
⁷¹ Chiffre stable sur cinq ans.

⁷² Les années 2002, 2003, 2004 ont été prises pour s'affranchir du pic d'inscriptions en 2000 lié à la mise en œuvre de la loi de 1998, la ligne au 1/12/2005 doit être prise avec précaution le registre pouvant varier en fin d'année de manière non-linéaire avec les dépôts de bilan, les achats de véhicules à prix cassés

⁷³ Attention, une partie des entreprises de moins de 3,5 t ne sont pas déclarées au registre : au moins 10 %

- sur la période, les entreprises de transport léger ont un poids croissant dans le registre T/L en considérant le nombre d'entreprises inscrites et le nombre de copies.

Tableau 15 : évolution du nombre de copies du registre TRM T/L



Source : extraction des fichiers GRECO, DGMT/SG/AG

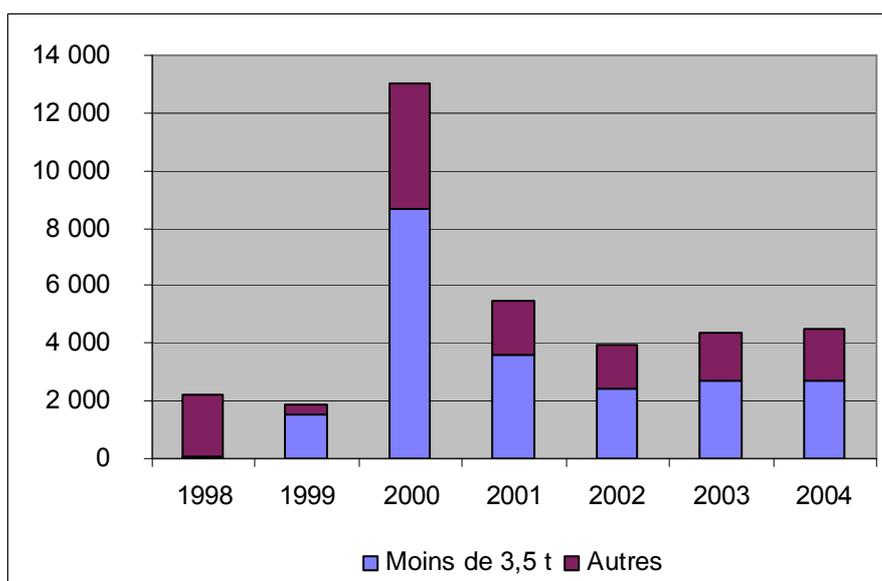
Les tableaux 16 et 17 donnent le nombre d'inscriptions et le nombre de radiations des entreprises utilisant uniquement des moins de 3,5 t ainsi que des autres entreprises (plus de 3,5 t). Ils permettent de remarquer :

- un pic d'inscriptions (8 641) des entreprises de transport léger en 2000 coïncidant avec des inscriptions soutenues des autres catégories (4 383),
- des inscriptions pour le transport léger d'abord décroissantes après 2000 puis se stabilisant en 2004 et 2005 : à environ 2 700/an, des inscriptions pour les plus de 3,5 t stables depuis 2001 à environ 1 700/an
- des radiations croissantes dans les deux catégories depuis 2000 : les radiations atteignent en 2004 environ 2 000 pour le transport léger, 3 600 pour les plus de 3,5 t,
- l'écart entre les inscriptions et les radiations est en 2004 de - 1816 pour les entreprises de plus de 3,5 t et de + 714 pour les entreprises de transport léger, ce qui s'explique par les difficultés ainsi que les concentrations des entreprises de plus de 3,5 t et la croissance du secteur du transport léger⁷⁵.

Tableau 16 : évolution du nombre d'inscription au registre T/L

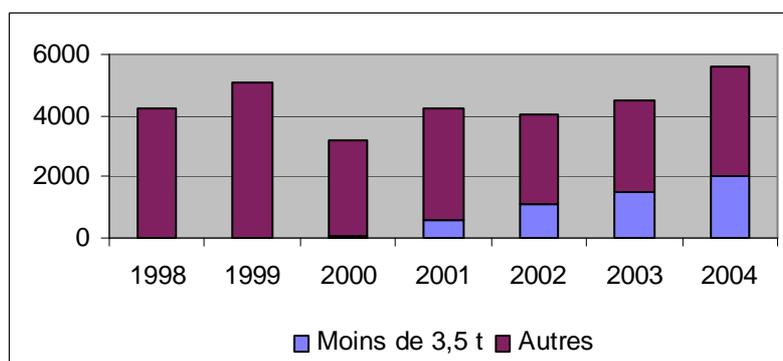
⁷⁴ Cette baisse du nombre d'entreprises de moins de 3,5 t pourrait également être due à un « nettoyage » des fichiers par les services.

⁷⁵ L'analyse du tableau 14 montre cependant, en 2004, une baisse plus forte des entreprises de plus de 3,5 t (3 442) et une augmentation plus forte des moins de 3,5 t (2 318), ce point est à approfondir.



Source : extraction des fichiers GRECO, DGMT/SG/AG

Tableau 17 : évolution du nombre des radiations au registre T/L(même échelle que le tableau 8)



Source : extraction des fichiers GRECO, DGMT/SG/AG

Le tableau 18 résulte de tris effectués sur les entreprises inscrites au registre au 28/10/2005 selon le type de licence détenue ainsi que les copies afférentes. Les commentaires relatifs aux entreprises inscrites au registre T/ sont les suivants :

- environ 41 % ne détiennent qu'une licence communautaire (> 6 t) et sont tournées vers le transport « lourd » et l'international,
- environ 8 % détiennent à la fois une licence communautaire et une licence intérieur (< 6 t),
- environ 38 % ne détiennent que des copies de licence de transport intérieur et parmi elles 90 % ne détiennent que des copies de licence avec restriction (< 3,5 t),
- environ 8 % ayant une double licence mettent en œuvre des moins de 3,5 t.

Il montre, d'une part la faible proportion d'entreprises du compte d'autrui mettant en œuvre des [6 t, 3,5 t], et d'autre part la diffusion des moins de 3,5 t dans les entreprises de plus de 6 t.

Tableau 18 : répartition des licences par région au 28/10/2005

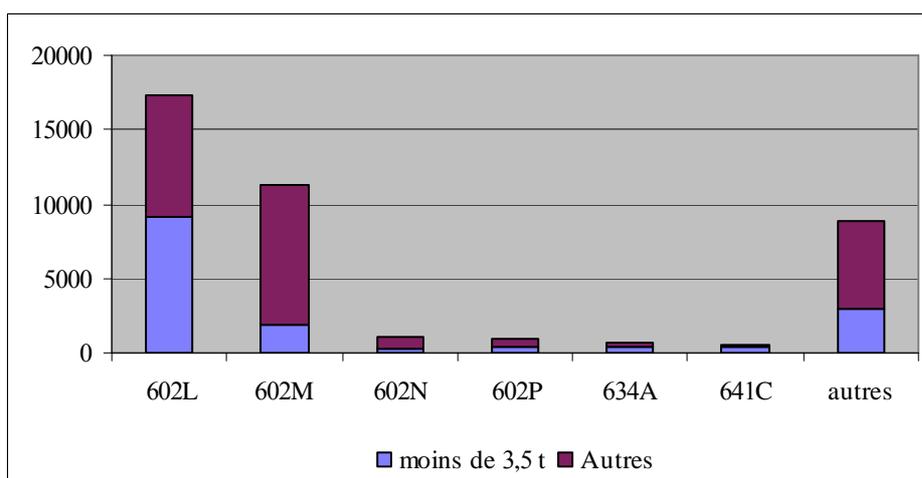
	nbre d'entreprises inscrites au registre T/L	nb d'entreprises avec au moins une copie de licence intér. ou comm	nb d'entreprises avec uniquement copie(s) de licence communautaire	nb d'entreprises avec copie(s) de licence communautaire et intérieure	nb d'entreprises avec au moins une copie de licence intér. avec restriction	nb d'entreprises n'ayant que des copies de licence intérieure	nb d'entreprises n'ayant que des copies avec restriction
	(1)	(2).	(3)	(4=1-2)	(5)	(6)	(7)
Ile-de-France	7949	6935	1260	1014	5226	4623	4164
Rhône-Alpes	5016	4717	2128	299	2407	1859	1731
PACA	3549	3206	1337	343	1628	1330	1215
Nord Pas-de-Calais	2794	2559	1454	235	981	822	770
Aquitaine	2464	2203	1186	261	931	723	662
Pays-de Loire	2445	2353	1048	92	1292	1014	983
Midi-Pyrénées	2225	2206	1132	19	967	679	640
Bretagne	2223	2034	1194	189	784	615	571
Centre	1696	1556	622	140	834	688	627
Languedoc-Rouss.	1656	1586	828	70	667	536	495
Picardie	1431	1252	700	179	548	415	395
Lorraine	1316	1273	650	43	591	433	405
Poitou-Charente	1290	1256	668	34	462	408	379
Haute-Normandie	1288	1116	585	172	489	385	357
Alsace	1180	1088	489	92	565	413	385
Bourgogne	1116	1043	482	73	506	382	356
Auvergne	1077	1015	514	62	483	339	313
Champagne	1038	1013	528	25	480	302	284
Franche-Comté	973	785	434	188	136	243	133
Basse-Normandie	873	796	403	77	320	291	275
Limousin	487	462	244	25	188	141	135
Corse	220	205	108	15	49	51	31
Total	44 305	40 657	17 991	3648	20 529	16 686	15 299

Source : extraction des fichiers GRECO, DGMT/SG/AG

Une extraction a été faite sur les codes APE⁷⁶ des entreprises de transport léger inscrites au registre ainsi que de l'ensemble des entreprises. Les tableaux 19 et 20 donnent la répartition et les pourcentages par codes :

Tableau 19 : répartition des entreprises de -3,5 t inscrites au registre par code APE

⁷⁶ Le code APE est le code de l'Activité Principale Exercée choisi dans la nomenclature des activités françaises (NAF).



Source : extraction des fichiers GRECO, DGMT/SG/AG

Tableau 20 : pourcentage d'entreprises inscrites au registre par code APE

	% 602L	% TRM ⁷⁷	% TRM + 634 A	% 641C ⁷⁸	% Autres
Total - 3,5 t	59,3%	75,5%	78,1%	2,9%	19,0%
Total des entr.	42,6%	75,2%	76,9%	1,3%	21,8%

Source : extraction des fichiers GRECO, DGMT/SG/AG

Ces données permettent d'affirmer les points suivants :

- environ 60 % des entreprises du transport léger ont pour code APE 602L soit le transport routier de marchandises de proximité,
- 75 % des entreprises ont pour code APE 602L, M, N, P, soit le transport routier de marchandises au sens de l'EAE-T,
- 78 % ont pour code 602L, M, N, P ou 634A,
- 81 % ont pour code 602, M, N, P ou 634A ou 641C (autres activités de courrier),
- 19 % ont un code autre que 602L, N, M, P ou 634A ou 641C.

Parmi les autres codes qui atteignent globalement 19 % pour le transport léger tout en restant individuellement inférieurs à ceux analysés, il faut relever 602E⁷⁹ (transport de voyageurs par taxi), 634B (affrètement), 634C (organisation de transports internationaux), 741J (administration d'entreprises)... Différents facteurs expliquent ces faits : i) activité principale autre que le transport (ex : commerces divers), ii) volonté de développer une activité nouvelle (ex : productions diverses), iii) code APE non à jour s'agissant d'une mention statistique⁸⁰.

Une extraction a également été faite par nombre de copies de licences détenues par des entreprises de transport léger. Les résultats sont donnés par le tableau 21 ci-dessous :

⁷⁷ TRM= 602L, M, N, P . 634A = messagerie

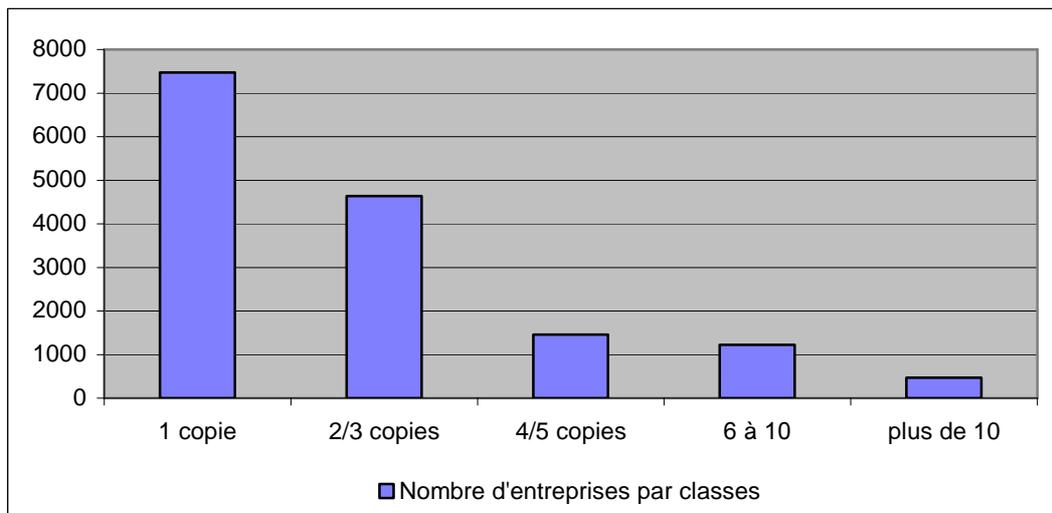
⁷⁸ 641C = autres activités de courrier (hors La Poste) soit lettres et colis par coursiers urbains, par les taxis-marchandises, portage de journaux, mais non compris le routage et la messagerie urbaine de presse ; distribution de journaux aux revendeurs ...

⁷⁹ D'après certains chefs de services transport, il s'agirait d'inscription de précaution soit avant que les taxis soient dispensés d'inscription, soit dans la perspective de développement d'une nouvelle activité.

⁸⁰ Le code APE a cependant des implications pour les cotisations sociales (risques professionnels), conventions collectives.

- 49 % des entreprises n'utilisant que des véhicules de moins de 3,5 t ne détiennent qu'une seule copie de licence -et utilise en principe un seul véhicule- et sont donc dans le plus souvent des entreprises unipersonnelles (sans salarié) ou le dirigeant⁸¹ conduit le seul véhicule de l'entreprise,
- 30,4 % 2 ou 3 copies, soit 1 ou 2 salariés,
- 79,3 % détiennent 3 copies ou moins, soit de 0 à 3 salariés ; 20,6 % détiennent 4 copies ou plus, soit de 4 salariés ou plus, la limite des 80/20 est donc 3 copies,
- 3 % détiennent 10 copies, soit 10 salariés ou plus,

Tableau 21 : nombre de copies de licences par classe dans les entreprises de moins de 3,5 t inscrites au registre



So-

Source : extraction des fichiers GRECO, DGMT/SG/AG

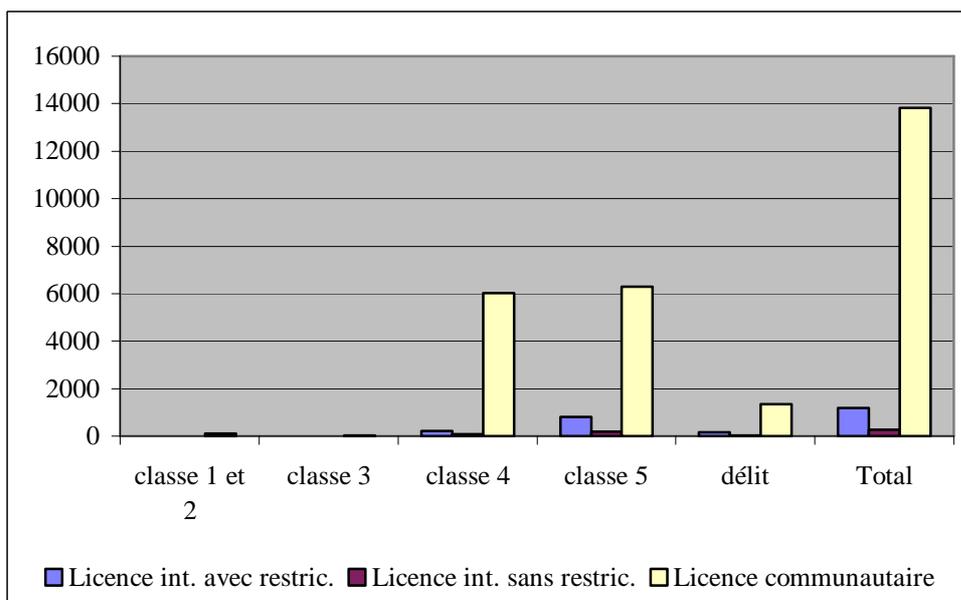
Les tableaux 22 et 23 portent sur les infractions relevées par les contrôleurs des transports terrestres en 2003 et 2004 soit au total 31 000 infractions . Ils montrent :

- la prédominance des contrôles sur les licences communautaires (y compris camions étrangers),
- le nombre plus important d'infractions relevées en entreprises,
- les infractions de classes 4 et 5 représentent 90 % des infractions relevées sur route et 93 % des infractions relevées en entreprises,
- les entreprises de transport léger représentent 7,8 % des infractions relevées sur route et 3,8 % des infractions relevées en entreprises, soit moins que leur poids dans le registre en copies et en entreprises.

Tableau 22 : infractions relevées sur route par les CTT en 2003/2004

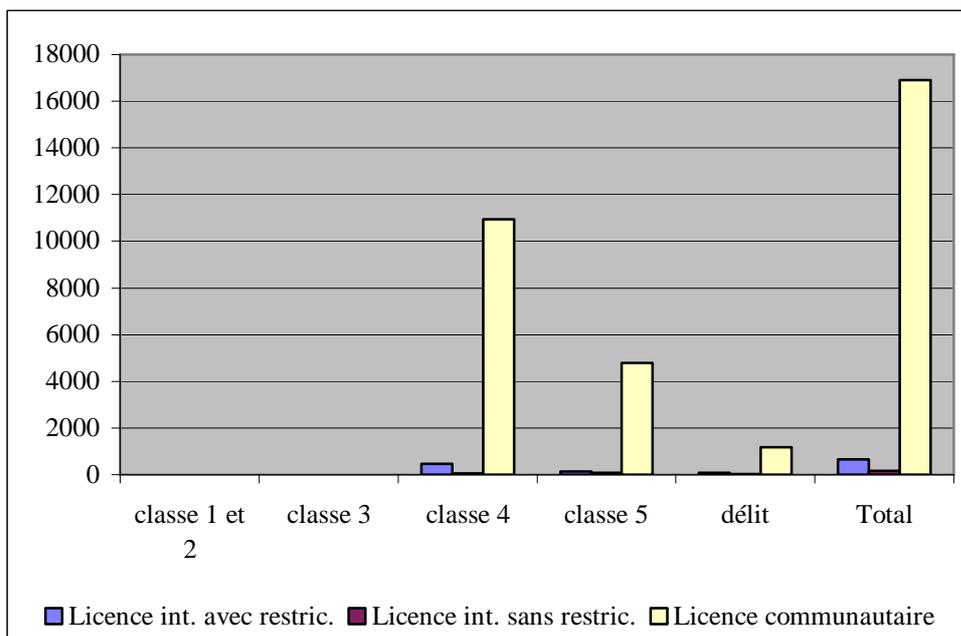
⁸¹

Ils sont parfois appelés « artisan » ou transporteur-conducteur ou dirigeant-conducteur ou louageur.



Source : extraction des fichiers GRECO, DGMT/SG/AG

Tableau 23 : infractions relevées en entreprises par les CTT en 2003/2004
(même échelle que le tableau 14)



Source : extraction des fichiers GRECO, DGMT/SG/AG

A titre explicatif, la correspondance entre les classes d'infractions et les principaux types est donnée par le tableau 24 page suivante.

Tableau 24: correspondance classes d'infractions / principaux type d'infractions

Réglementation contrôlée	Délits	Contraventions de 5 ^e classe	Contraventions < 5 ^e classe
Réglementation sociale européenne	<ul style="list-style-type: none"> - emploi irrégulier du dispositif de contrôle des conditions de travail - détérioration du chrono tachygraphe - obstacle au contrôle - fourniture de faux renseignements 	<ul style="list-style-type: none"> - conduite journalière > 12h - conduite continue > 5 h 25 - repos journalier < 6 h - utilisation de plusieurs disques par 24 h 	<ul style="list-style-type: none"> - conduite journalière - conduite continue - repos journalier
Réglementation transport public routier	TRM – TRV : <ul style="list-style-type: none"> - exercice illégal de la profession - faux et usage de faux - cabotage illégal - titre périmé 	TRM – TRV : <ul style="list-style-type: none"> - défaut de titre - cabotage TRM : <ul style="list-style-type: none"> - défaut d'attestation de conducteur - défaut de lettre de voiture TRV : <ul style="list-style-type: none"> - défaut d'autorisation de ligne régulière 	
Marchandises dangereuses	<ul style="list-style-type: none"> - stationnement - document d'accompagnement - matériel de transport - signalisation-étiquetage 	<ul style="list-style-type: none"> - chargement-déchargement - stationnement - document d'accompagnement - matériel de transport - signalisation-étiquetage - emballage 	
Code de la route	<ul style="list-style-type: none"> - modification du limiteur de vitesse - obstacle, par un conducteur, à l'immobilisation administrative de son véhicule - vitesse (récidive excès = ou > 50 km/h) 	<ul style="list-style-type: none"> - refus de présenter un véhicule TRM ou TRV au contrôle technique - circulation malgré une mesure d'immobilisation ou d'un véhicule de longueur > 20 % - gabarit des véhicules > 20 % - surcharge > 20 % - incitation à être en surcharge - transport exceptionnel, dépassement des normes > 20 % - incitation à être en surcharge sans demander d'autorisation TE - vitesse excès > ou = 50 km/h - incitation à l'excès de vitesse - refus de présenter un véhicule TRM ou TRV à la bascule - incitation à ne pas respecter la réglementation sociale 	<ul style="list-style-type: none"> - circulation en période interdite - défaut de visite technique - gabarit des véhicules - freinage - pneumatique - transport exceptionnel - surcharge = ou < 20 % - vitesse excès < 50 km/h

Source : DGMT/DTMRF/TR3

A noter que : i) le nombre d'entreprises et de véhicules contrôlés n'est pas connu car cette donnée n'est pas systématiquement entrée dans GRECO par les CTT, ii) les infractions relevées ne donnent pas toujours lieu à suivi par les parquets et les tribunaux, certains responsables de services transports se plaignant de cette situation.

2) L'enquête annuelle d'entreprises de transport (EAE-T)

Une extraction de l'EAE-T 2003 a été réalisée en ne prenant en compte que les entreprises détenant exclusivement des véhicules de moins de 3,5 t.

Cette extraction n'a porté que sur les codes APE 602L, M, N, P, du TRM auxquels a été rajouté le code 634A le plus utilisé par les entreprises de transport léger après les précédents (cf. analyse GRECO). Les pourcentages indiqués représentent dans chaque colonne la part de la ligne par rapport au total TRM, puis la part des moins de 3,5 t TRM dans le total TRM et la part des moins de 3,5 t 634A dans le total des moins de 3,5 t de l'extraction.

Les commentaires suivants peuvent être faits à partir du tableau 25 :

- les entreprises recensées dans l'enquête (12 959 pour l'EAE 2003) sous le code APE 602L représentent entre 70 et 75 % des agrégats relatifs aux - 3,5 t (hors sous-traitance),
- les entreprises recensées dans l'enquête (3 574 pour l'EAE 2003) sous le code APE 602M représentent entre 19 et 20 % des - de 3,5 t TRM,
- le nombre de VUL recensés par l'EAE 2003 s'élève à 67 500 pour le TRM,
- par rapport à l'ensemble du TRM, au sens de l'EAE-T, les entreprises (17 731 pour EAE 2003) ne mettant en œuvre que des moins de 3,5 t représentent 44,8 % des entreprises, 52,8 % des non-salariés, 8,6 % des salariés, 11,6 % des effectifs, 64,6 % du parc de VUL,
- la sous-traitance confiée est inférieure à la sous-traitance effectuée, ce qui paraît anormal pour des entreprises mettant en œuvre des VUL sauf pour le code 634A (messagerie) ; une interprétation est la réticence des entreprises à donner ces renseignements.

Tableau 25 : données sur les entreprises dont le parc est constitué de VUL (EAE 2003)

Activité	Nombre d'entreprises	Effectifs			Chiffre d'affaires net en millions d'euros	Valeur ajoutée hors taxe en millions d'euros	Sous-traitance		Parc véhicules motorisés	
		Non salariés	Salariés	Total			Confiée en millions d'euros	Effectuée en millions d'euros	VUL en milliers	Total en milliers
602L	12 959	11 195	25 341	36 536	2 056	980	314	276	29 701	
	73,1%	73,4%	74,5%	74,2%	69,2%	72,1%	65,4%	85,6%	75,9%	
602M	3 574	3 012	6 400	9 412	690	270	126	33	7 057	
	20,2%	19,7%	18,8%	19,1%	23,2%	19,8%	26,3%	10,1%	18,0%	
602N	429	314	1 096	1 410	102	45 477	22	2	781	
	2,4%	2,1%	3,2%	2,9%	3,4%	3,3%	4,5%	0,6%	2,0%	
602P	769	730	1 160	1 890	124	63	18	12	1 586	
	4,3%	4,8%	3,4%	3,8%	4,2%	4,7%	3,8 %	3,6 %	4,1%	
TRM - 3,5 t	17 731	15 251	33 997	49 248	2 971	1 359	480	322	39 125	
	44,8%	52,8%	8,6%	11,6%	6,9%	8,7%	4,6%	14,0%	58,0%	
634A	452	341	4 894	5 235	498	143	273	22	2 066	
	2,5%	2,2%	12,6%	9,6%	14,4%	9,5%	36,2%	6,5%	5,0%	
Total - 3,5 t	18 183	15 592	38 891	54 483	3 470	1 502	753	344	41 191	
Ensemble TRM	39 594	28 863	394 547	423 410	42 960	15 568	10 450	2 299	67 500	299 795

Source: EAE-T 2003, SG/DAEI/SESP

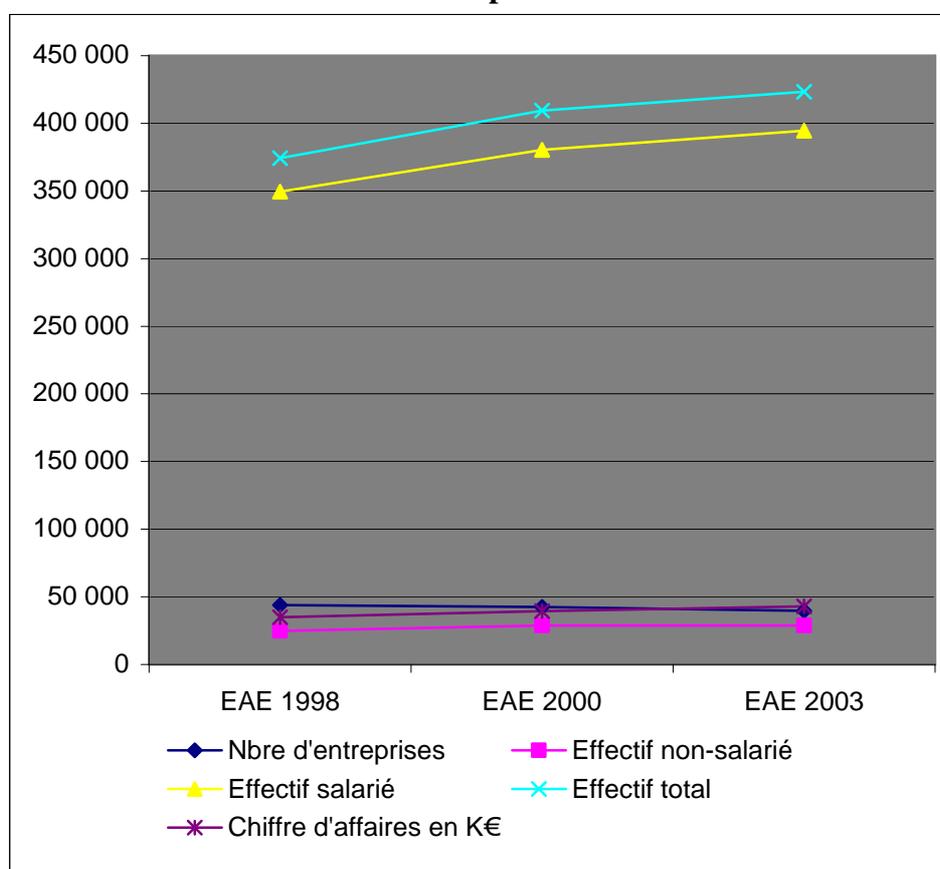
Rappelons que pour les petites entreprises : i) le taux de sondage est d'autant plus faible que le nombre de salariés est réduit, ii) le taux de retour des questionnaires est faible. Les résultats de l'EAE, pour les petites entreprises, sont donc entachés d'une forte incertitude.

A noter qu'une extraction a été faite sur les entreprises détenant 70 % de moins de 3,5 t : elle n'a pas donné de résultats significativement différents de ceux présentés

Le tableau 26 indique l'évolution des principales caractéristiques des entreprises de TRM (ensemble y compris moins de 3,5 t) recensées dans l'EAE-T :

- un nombre d'entreprises décroissant : - 3% sur 1998/2000, - 6 % sur 2000/2003,
- des effectifs totaux et salariés croissants de l'ordre de 9 % sur 1998/2000, de l'ordre de 3,5 % sur 2000/2003 pour arriver à 394 547 salariés en 2003
- des effectifs non salariés quasi stables pour arriver à 28 863 en 2003
- un cumul des chiffres d'affaires croissant de l'ordre de 12,8 % sur 1998/2000, de l'ordre de 8,9 % sur 2000/2003.

Tableau 26 : évolution des entreprises de TRM sur 1998/2000/2003



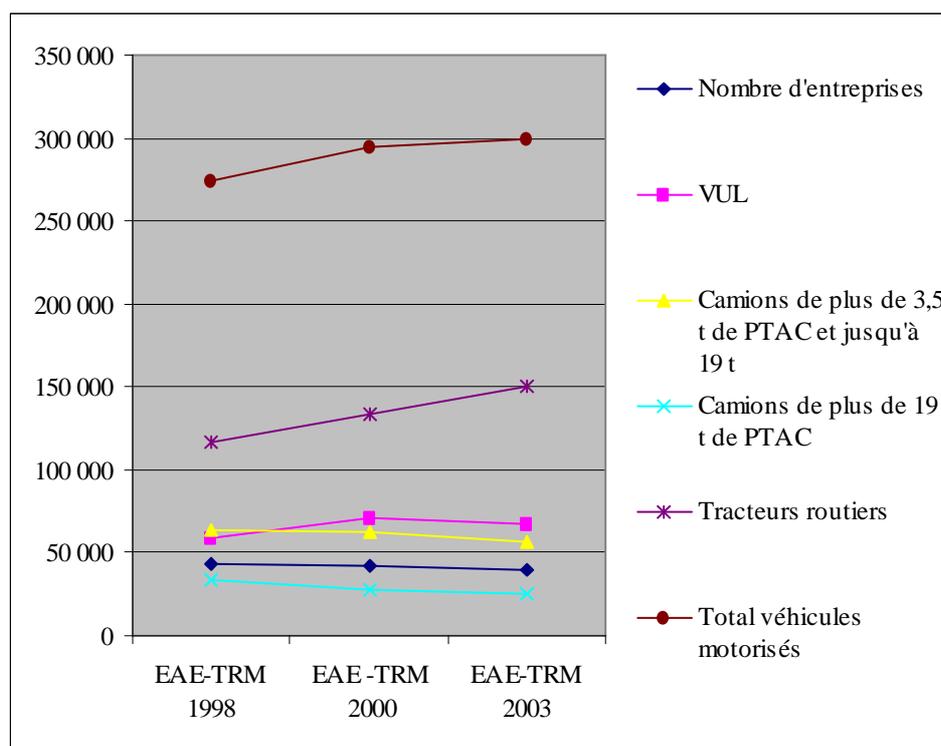
Source: EAE-T 1998/2000/2003, SG/DAEI/SESP

Ces chiffres sont à rapporter aux dernières évolutions de 2004 et 2005 qui montrent une conjoncture médiocre pour le TRM sous pavillon français, le transport léger étant relativement épargné.

Le tableau 27 ci-dessous indique l'évolution du parc, recensé dans l'EAE-T, des entreprises du TRM (ensemble y compris moins de 3,5 t)

- un parc croissant avec cependant une inflexion en 2000 avec une catégorie particulièrement croissante, les tracteurs routiers,
- un parc de VUL en légère décroissance entre 2000 et 2003 après une croissance en 1998/2000,
- un parc des véhicules de plus de 3,5 t en décroissance depuis 1998.

Tableau 27 : évolution du parc des entreprises de TRM sur 1998/2000/2003



Source: EAE-T 1998/2000/2003, SG/DAEI/SESP

Le tableau 28 permet de comparer la distribution par code APE et différents ratios entre les entreprises du transport léger et les autres sur la base de l'EAE 2003 :

- les entreprises du transport léger sont plus nombreuses (73 %) sous le code 602L, les entreprises de plus de 3,5 t (50 %) sous le code 602M,
- le ratio effectifs/nombre d'entreprises est d'environ 2,8 dans le transport léger, 14,1 dans les autres entreprises,
- le ratio chiffre d'affaires/nombre d'entreprises est d'environ 60,3 dans le transport léger, 97,0 dans les autres entreprises,
- ces deux ratios démontrent que les entreprises du transport léger sont plus petites que les autres et dégagent moins de CA par emploi,
- le ratio effectifs/nombre de véhicules est d'environ 1,3 dans le transport léger, 1,2 dans les autres entreprises, soit du même ordre,
- les entreprises de messagerie (634A) se distinguent des entreprises de TRM par des ratios plus élevés, en particulier pour les entreprises qui ne relèvent pas du transport léger : ce sont des entreprises importantes à forte valeur ajoutée.

Tableau 28 : caractéristiques comparées par code APE entre les entreprises de transport léger (100% de VUL) et les autres entreprises (EAE 2003)

Activité	Nombre d'entreprises		Effectif total		CA net		Effectif total	
	Nombre d'entreprises		Effectif total		Effectif total		Nombre total de véhicules motorisés	
	Transport léger	Autre	Transport léger	Autre	Transport léger	Autre	Transport léger	Autre
602L	12 959	8 559	2,8	8,6	56,3	85,9	1,2	1,1
	73,1%	40,9%						
602M	3 574	10 426	2,6	18,1	73,3	102,9	1,3	1,3
	20,2%	49,8%						
602N	429	1 127	3,3	12,5	72,6	83,4	1,8	1,8
	2,4%	5,4%						
602P	769	810	2,5	23,9	65,4	91,5	1,2	0,9
	4,3%	3,9%						
TRM	17 731	20 922	2,8	14,1	60,3	97,0	1,3	1,2
634A	452	489	11,6	149,0	95,2	147,6	2,5	3,5
	2,5%	2,3%						

Source: EAE-T 2003, SG/DAEI/SESP

Le tableau 29, à travers les résultats des EAE-T 1998, 2000, 2003 montre une stabilité du nombre d'entreprises du transport léger, hors un pic en 2000, et une baisse du nombre d'entreprises de plus de 3,5 t. Dans les deux cas, les ratios « effectifs/nombre d'entreprises » et « chiffre d'affaires/nombre d'entreprises » sont croissants.

Toutefois ce dernier ratio est en euros courants et doit donc être déflaté : entre 1998 et 2003 le coefficient d'évolution des prix est de l'ordre de 20 % (cf. tableau 30 page 53) ce qui conduit à un ratio stable en volume. Enfin le ratio effectif/nombre de véhicules est légèrement croissant pour le transport léger et stable pour les autres entreprises.

Tableau 29 : caractéristiques comparées sur 2003/2000/1998 entre les entreprises de transport léger (100% de VUL) et les autres entreprises

	Nombre d'entreprises		Effectif total		CA net		Effectif total / Nombre total de véhicules motorisés	
	Nombre d'entreprises		Effectif total		Effectif total		Effectif total / Nombre total de véhicules motorisés	
	Transport léger	Autre	Transport léger	Autre	Transport léger	Autre	Transport léger	Autre
EAE 2003	17 731	20 922	2,8	14,1	60,3	97,0	1,3	1,2
EAE 2000	19 252	22 238	2,3	12,8	54,0	92,9	1,1	1,2
EAE 1998	17 767	25 183	1,7	10,9	53,3	88,2	1,0	1,2

Source: EAE-T 1998/2000/2003, SG/DAEI/SESP

Tableau 30 : indice des prix transport zone courte (602L)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
France ZC	-1,2%	0,0%	0,8%	6,5%	5,4%	-2,2%	0,4%	-1,1%

Source: SG/DAEI/SESP

Le tableau 31 situe les entreprises de transport léger dans l'ensemble des entreprises du TRM de proximité (602L) à travers les EAE de 1998, 2000, 2003 :

- la part des entreprises de transport léger, en nombre d'entreprises, est stable d'après la comparaison entre 1998 et 2003 (environ de 60 %), de même que les effectifs totaux (30 %) et les effectifs non-salariés (65 %) et salariés (25 %) ainsi que le CA (23%) et la VA (25 %),
- entre l'EAE 1998 et 2003, les effectifs des entreprises de transport léger sont multipliés par 1,6 et le chiffre d'affaires est multiplié par 1,8,
- le nombre de personnes occupées par entreprise croît de 1,7 à 2,8, le chiffre d'affaires moyen par personne 49,9 à 56,3, la valeur ajoutée moyenne est stable à 27. Ces valeurs sont à comparer aux mêmes indicateurs pour l'ensemble du secteur 602L : de 4,1 à 5,1 pour le nombre de personnes occupées par entreprise, 70,3 à 76,1 pour le chiffre d'affaires moyen par personne et stabilité à 33 pour la valeur ajoutée moyenne.

En définitif, selon l'EAE, le poids du transport léger dans le transport de proximité est relativement stable, ses indicateurs de chiffre d'affaires moyen et de valeur ajoutée moyenne sont constants avec cependant une croissance de la taille des entreprises.

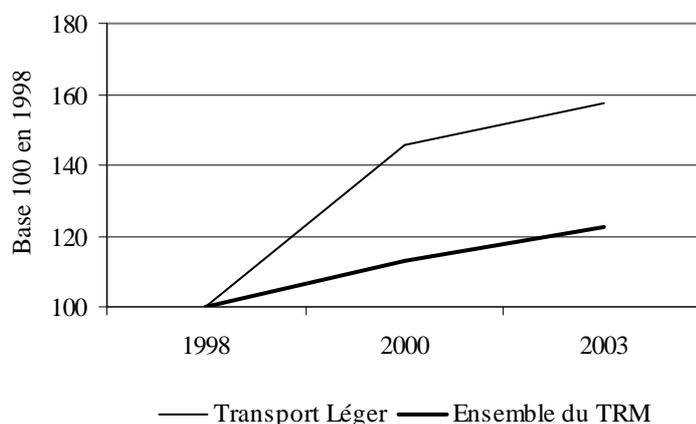
Tableau 31 : Evolution du poids relatif des entreprises de transport léger (100% VUL) dans l'ensemble des entreprises du TRM de proximité (602L)

	EAE 1998			EAE 2000			EAE 2003		
	Transport léger de proximité 602L	Ensemble des entreprises du TRM de proximité 602L	Poids des entreprises du transport léger (en %)	Transport léger de proximité 602L	Ensemble des entreprises du TRM de proximité 602L	Poids des entreprises du transport léger (en %)	Transport léger de proximité 602L	Ensemble des entreprises de TRM de proximité 602L	Poids des entreprises du transport léger (en %)
Nombre d'entreprises	13 269	23 895	61,5 %	13 993	22 736	55,5 %	12 959	21 518	60,2 %
Effectif non salarié	9 194	14 911	67,7 %	11 934	17 631	61,7 %	11 195	17 214	65,0 %
Effectif salarié	12 764	82 664	22,0 %	18 274	83 224	15,4 %	25 341	93 317	27,2 %
Effectif total	21 958	97 575	30,0 %	30 208	100 855	22,5 %	36 536	110 531	33,1 %
Chiffre d'affaires net	1 094 627	6 864 295	20,6 %	1 525 542	7 419 539	15,9 %	2 055 549	8 413 316	24,4 %
Valeur ajoutée HT	594 115	3 267 358	23,1 %	764 616	3 310 015	18,2 %	980 368	3 744 742	26,2 %
Nbre moyen de personnes occupées par entreprise	1,7	4,1		2,2	4,4		2,8	5,1	
CA moyen par personne occupée	49,9	70,3		50,5	73,6		56,3	76,1	
VA moyenne par personne occupée	27,06	33,49		25,31	32,82		26,83	33,88	

Source: EAE-T 1998/2000/2003, SG/DAEI/SESP

Le schéma 32 montre que l'évolution du CA du transport léger (entreprise mettant en œuvre uniquement des VUL) est synchronisée avec celle du CA de l'ensemble des entreprises de TRM mais croît nettement plus vite : le chiffre d'affaires des entreprises de transport léger a été multiplié par 1,6 entre les EAE 1998 et 2003 au lieu 1,2 pour l'ensemble du TRM.

Schéma 32 : évolution du CA pour le transport léger et le TRM de 1998 à 2003



Source: EAE-T 1998/2000/2003, SG/DAEI/SESP

Le tableau 33 donne les indicateurs chiffre d'affaires moyen par personne et valeur ajoutée moyenne pour les entreprises de transport léger (entreprises mettant en œuvre uniquement des VUL) selon leur code APE (TRM + messagerie) à travers les EAE 1998, 2000, 2003.

Il montre des ratios constamment supérieurs pour 602M (transports routiers de marchandises interurbains), 602N (déménagement) par rapport à 602L (transports routiers de marchandises de proximité) et 602P (location avec chauffeur)). Ceci pourrait expliquer que certaines entreprises du transport léger se tournent vers le national et l'international.

Les entreprises sous le code APE 634A (messagerie, fret express) présentent cependant les meilleurs ratios.

Tableau 33 : indicateurs relatifs aux entreprises de – 3,5 t par code APE (EAE 2003)

	1998		2000		2003	
	CA/Effec.Tot.	VA/Effec.Tot.	CA/Effec.Tot.	VA/Effec.Tot.	CA/Effec.Tot.	VA/Effec.Tot.
602L	49,9	27,1	50,5	25,3	56,3	26,8
602M	66,8	28,3	62,3	27,6	73,3	28,7
602N	63,2	28,0	66,1	27,6	72,6	32,3
602P	48,0	27,2	56,5	29,8	65,4	33,6
TRM	53,3	27,3	54,0	26,1	60,3	27,6
634A	166,8	38,4	147,7	29,0	95,2	27,4
Total	64,3	28,4	64,9	26,4	63,7	27,6

Source: EAE-T 1998/2000/2003, SG/DAEI/SESP

Le tableau 34 ci-dessous montre la répartition des entreprises de transport léger de proximité (entreprises 602L utilisant uniquement des VUL) selon le nombre de salariés :

- le poids des entreprises unipersonnelles (« artisans ») est prépondérant en nombre (44 %),
- le poids des entreprises de plus de 6 salariés est prépondérant sur les autres critères,
- le ratio CA/effectifs croît avec les effectifs mais le ratio VA/ effectifs reste relativement stable.

Tableau 34 : répartition des entreprises de transport léger (100% de VUL) de marchandises de proximité (602L) par taille EAE 2003

	Nombre d'entreprises	Effectifs			Chiffre d'affaires net	CA / effectifs	Valeur ajoutée hors taxes	VA / effectifs	Parc VUL
		Non salariés	Salariés	Total					
0 salarié « artisans »	5 722	5 932	330	6 262	304 837	48,7	172 724	27,6	6 964
	44 %	53 %	1 %	17 %	15 %		18 %		23 %
1 ou 2 salariés	4 508	3 645	5 693	9 338	439 556	47	229 273	24,6	8 078
	35 %	33 %	22 %	26 %	21 %		23 %		28 %
3 à 5 salariés	1 929	1 288	7 188	8 476	463 521	54,7	241 772	28,5	6 482
	15 %	12 %	28 %	23 %	23 %		25 %		22 %
6 salariés	800	330	12 130	12 460	847 635	68	336 599	27	8 177
	6 %	3 %	48 %	34 %	41 %		34 %		28 %
Total	12 959	11 195	25 341	36 536	2 055 549		980 368		29701

Source: EAE-T 2003, SG/DAEI/SESP

3) Les données issues du FCA et de l'enquête utilisation des véhicules légers⁸²

Les données issues du FCA et de l'enquête transport léger sont liées. Le tableau 35 situe le parc français de camionnettes par rapport à l'ensemble du parc de véhicules.

Tableau 35 : parc⁸³ du 1/1/1999 au 1/1/2005 selon les grandes catégories

Genre de véhicules	01/01/1999	01/01/2001	01/01/2003	01/01/2005	Δ en % sur six ans
Voitures particulières < 15 ans	28 627 360	29 807 799	30 590 743	30 537 244	6,7%
Véhicules utilit. selon âge indiqué	5 564 776	5 807 437	5 997 624	6 065 064	9,0%
Autobus et autocars < 20 ans	84 961	85 749	85 876	88 417	4,1%
Camionnettes < 3,5 t et < 15 ans	4 473 052	4 656 465	4 782 578	4 796 108	7,2%
<i>Moins de 1,5 t</i>	<i>2 104 238</i>	<i>1 844 869</i>	<i>1 500 323</i>	<i>1 139 174</i>	<i>-45,9%</i>
<i>1,5 t à 2,5 t</i>	<i>1 341 044</i>	<i>1 682 846</i>	<i>2 023 231</i>	<i>2 300 429</i>	<i>71,5%</i>
<i>2,6 à 3,5 t</i>	<i>1 027 770</i>	<i>1 128 750</i>	<i>1 259 024</i>	<i>1 356 505</i>	<i>32,0%</i>
Camions < 15 ans	293 754	297 553	301 464	289 314	-1,5%
Véhicules automot. spécial. < 15 ans	217 780	240 799	270 279	296 837	36,3%
Tracteurs routiers <10 ans	184 359	197 668	208 511	229 420	24,4%
Remorques < 20 ans	50 268	51 294	52 152	52 449	4,3%
Semi-remorque < 20 ans	260 602	2 777 909	296 764	312 519	19,9%
Voitures particulières < 15 ans	28 627 360	29 807 799	30 590 743	30 537 244	6,7%
Camionnettes < 3,5 t et < 15 ans	4 473 052	4 656 465	4 782 578	4 796 108	7,2%
Véhicules utilit. sauf camionnettes	1 091 724	1 150 972	1 215 046	1 268 956	16,2%
Total	34 192 136	35 615 236	36 588 367	36 588 367	7,0%
% camionnettes sur parc VU	80,4%	80,2%	79,7%	79,1%	
% camionnettes sur parc total	13,1%	13,1%	13,1%	13,1%	

Extraction du document « le marché des véhicules : parc au 1/1/2005 » SG/DAEI/SESP [juin 2005]

Il permet d'avancer les points suivants :

- le parc de camionnettes (4 796 108 véhicules, et très probablement 5 000 000 au 1/1/2006) représente 13,1 % du parc total de véhicules immatriculés en France, 79,1 % du parc de véhicules utilitaires et son poids est stable,
- le poids des VUL en nombre est 80 % des véhicules utilitaires et de 13 % du parc total,
- il s'est accru de 3 % sur la période 2001/2002/2003/2004 soit 1,4 %/an pour 7 % dans les quatre ans précédents soit 1,6 % an,
- à l'intérieur de la catégorie des camionnettes le nombre de moins de 1,5 t décroît au profit des 2,6 / 3,5 t (cf plus loin fourgons) et surtout des 1,5 / 2,5 t (cf. plus loin fourgonnettes).

Le tableau 36 page 57 donne le nombre d'immatriculations de VUL neufs en 2004 ainsi que les mouvements de véhicules d'occasion. Le taux de renouvellement fonction des immatriculations neuves devrait être de 12,5 ans ; or l'âge moyen du parc découlant de l'enquête est de 8,4 ans (cf. plus loin) compte tenu des accidents, exportations de véhicules d'occasion...

⁸² Il a déjà été noté que l'enquête VUL prend en compte les VUL de moins de 3 t de CU.

⁸³ D'après le document SG/DAEI/SESP « Données détaillées : le marché des véhicules, parc au 01/01/2005 » [juin 2005]. Le parc de camionnettes au 01/01/2001 est différent de celui mis en exergue dans le document SG/DAEI/SESP « Données détaillées structurelles du SES : l'utilisation des véhicules légers en 2000 » soit 5 millions véhicules, la différence tient aux véhicules en instance de vente dans les garages, non classés comme utilisés. Le coefficient en 2001 pour passer de l'un à l'autre est de 0,93.

En outre, les points suivants ressortent :

- les particuliers achètent surtout des VUL d'occasion,
- à l'inverse, les sociétés les achètent neufs et constituent l'essentiel du marché du neuf,
- celui-ci est dominé par les marques françaises qui représentent 77% du parc avec aux premiers rangs Renault (41 %), Citroën (20%) et Peugeot (16 %),
- les plus de 3,5 t constituent 5 à 7 % en nombre du marché du moins de 3,5 t,

Tableau 36 : immatriculations utilitaires en 2004

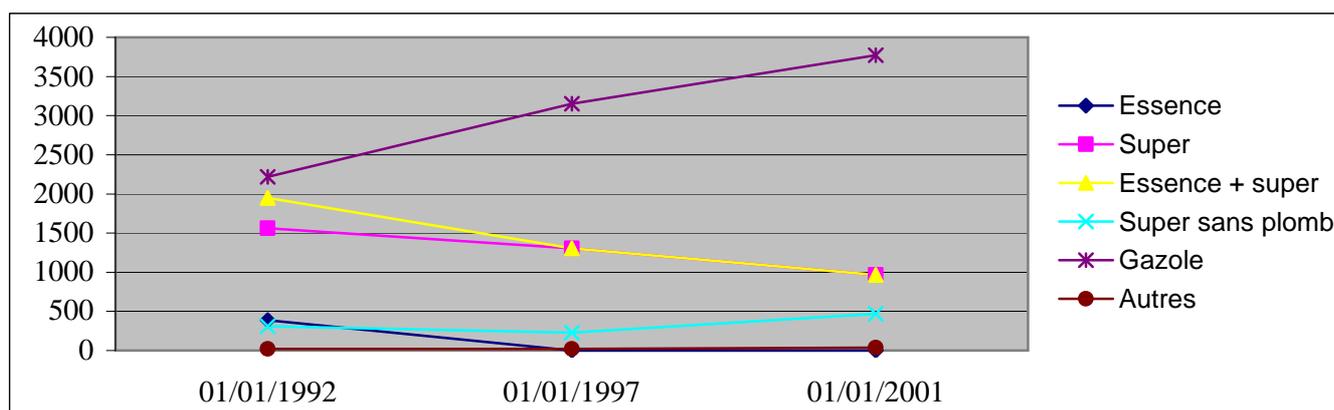
		Immatriculation des moins de 3,5 t	Immatriculations utilitaires de plus de 3,5 t
Particuliers	Neuves	43 894	573
	Occasions	490 489	8 927
Sociétés	Neuves	339 466	19 141
	Occasions	197 313	36 473
dont transports terrestres ⁸⁴ (NAF 60)	Neuves	10 590	48 824
	Occasions	8 523	6 356
Total	Neuves	383 360	19 714
	Occasions	687 802	45 400

Source : fichier central des automobiles, SG/DAEI/SESP,

Avec une charge utile moyenne de 0,7 t les VUL représentent un potentiel instantané de transport disponible de 3,5 millions de tonnes de charge utile à comparer à celui des plus de 3,5 t 7,3 millions de tonnes pour une charge moyenne de 16,9 t (soit 24 fois plus).

Le taux de « diésélisation » du parc est de 93 %, croissant avec le tonnage et décroissant avec l'âge des véhicules considérés. La motorisation gagne en puissance et se situe en 60 et 150 CV. La consommation varie de 7 l au 100 km pour les moins de 1,5 t de PTAC à 12,5 l pour les 3,5 t.

Tableau 37 : évolution du parc VUL enquêté selon la nature du carburant (en milliers)



Source : DAEI/SES-VUL 2000

Selon le tableau 38 ci-après :

- les cinq premières régions, en nombre de VUL, sont l'Ile-de-France (16 %), Rhône-Alpes, PACA, Pays de Loire, Aquitaine et constituent 50 % du parc total,

⁸⁴ Sous cette définition, le parc de VUL afférent comprend celui de la SNCF, de la RATP, de VNF, les VUL « de service » des transporteurs, des services portuaires, aéroportuaires, liés à la navigation fluviale...

- les quatre dernières régions, en nombre de VUL, sont Corse (0,7 %), Limousin (1,3 %), Franche-Comté (1,8 %), Auvergne (2,3 %) et Basse-normandie (2,5 %) et constituent moins de 10 % du parc total,
- les fourgons⁸⁵ représentent environ 70 % des VUL suivis des dérivés de voitures particulières parfois appelés voitures de société du fait de la suppression des places arrière (23 %).

Tableau 38 : parc de véhicules utilitaires légers par région et par genre au 1/1/2005

Régions	Plateaux	Fourgons	Fourgons à température dirigée	Bâchés/PLSC ⁸⁶	Bennes	Dérivés de voitures particulières	Autres ⁸⁷	Total	%
Alsace	3 088	83 960	610	759	3 145	35 872	1 117	128 551	2,7%
Aquitaine	6 273	193 168	1 305	1 170	9 375	52 452	3 041	266 784	5,6%
Auvergne	3 047	78 185	1 236	669	3 384	21 447	1 822	109 790	2,3%
Basse-Normandie	2 524	86 798	1 007	364	3 210	25 786	1 780	121 469	2,5%
Bourgogne	3 326	101 970	880	621	4 572	29 777	1 478	142 624	3,0%
Bretagne	3 555	186 240	2 283	542	6 257	65 255	1 454	265 586	5,5%
Centre	3 975	152 661	1 023	827	6 480	41 574	1 562	208 102	4,3%
Champagne-Ard.	3 430	101 978	1 030	791	4 048	30 468	1 391	143 136	3,0%
Corse	2 569	21 754	319	352	2 301	3 587	1 243	32 125	0,7%
Franche-Comté	1 874	60 704	517	557	2 352	18 276	927	85 207	1,8%
Haute-Normandie	3 363	99 157	2 929	449	5 626	34 224	1 153	146 901	3,1%
Île-de-France	10 166	507 620	12 074	1 629	21 107	232 585	2 954	788 135	16,4%
Languedoc-Rouss.	7 672	148 276	1 489	872	10 225	37 545	2 805	208 884	4,4%
Limousin	1 585	43 978	368	350	2 124	13 204	898	62 507	1,3%
Lorraine	3 837	105 397	618	751	4 458	34 619	1 461	151 141	3,2%
Midi-Pyrénées	5 698	166 601	1 494	879	8 004	49 117	3 581	235 374	4,9%
Nord-Pas-de-Calais	4 385	150 363	1 529	819	6 074	55 102	1 526	219 798	4,6%
Pays de la Loire	4 574	199 327	1 894	775	8 062	69 444	1 948	286 024	6,0%
Picardie	3 277	101 169	662	613	4 549	27 393	1 471	139 134	2,9%
Poitou-Charentes	2 972	112 405	1 002	523	4 733	26 367	1 293	149 295	3,1%
PACA	14 409	257 711	3 245	2 092	19 312	80 110	5 348	382 227	8,0%
Rhône-Alpes	14 240	347 818	3 454	2 714	16 038	132 102	6 948	523 314	10,9%
Total	109 839	3 307 240	40 968	19 118	155 436	1 116 306	47 202	4 796 108	
%	2,3 %	69,0 %	0,9 %	0,4 %	3,2 %	23,3 %	1 %		100 %

Extraction du document « le marché des véhicules : parc au 1/1/2005 » SG/DAEI/SESP [juin 2005]

En complément du tableau ci-dessus l'ordre de grandeur des prix d'achat des VUL neufs est utile à connaître. Il se situe entre 10 000 € HT (TVA : 19,6 %) pour un Citroën berlingo à 30 000 € pour un « petit camion » de 20 m³ en passant par 18 000 € pour un fourgon tôlé de 10 m³. A titre d'information, un semi-remorque maxi-code coûte neuf environ 100 000 € HT (84 000 € pour le tracteur, 30 000 € pour la remorque). Un hayon hydraulique coûte environ 2 000 € HT.

⁸⁵ Les informations réunies ne permettent malheureusement pas de distinguer les fourgons (type Renault Trafic) des fourgonnettes (type Citroën Berlingo) généralement de PTAC < 2 t et CU < 1 t.

⁸⁶ PLSCR : paroi latérale souple coulissante

⁸⁷ Dont bétailières, porte voitures et porte engins.

La répartition du parc est approximativement de 1/3 particuliers (36 %), 2/3 professionnels (64 %) :

- le parc des particuliers se partage principalement entre retraités (28 %), ouvriers (28 %), professions intermédiaires (13 %) et employés (7 %),
- le parc des professionnels entre construction (24 %), commerce (17 %), agriculture ainsi que sylviculture et pêche (16 %), services aux entreprises (12 %),
- les transports représentent 4 % du parc soit 127 000 véhicules dont 114 000 par des sociétés ou des entreprises individuelles ; soit encore 67 000 (2 %) par des entreprises de TRM (602L et 602M), 20 000 par des entreprises de manutention, d'entreposage, services portuaires et aéroportuaires, fret express, 16 000 par des entreprises de déménagement (location de véhicules avec chauffeur).

La distribution des VUL sur le territoire est donnée par le tableau suivant : il montre que les VUL sont concentrés à 72,7% dans les zones urbaines, qui représentaient en 1999, 25 % du territoire et 73,3 % de la population, l'aire urbaine de Paris représentant 18 % des VUL, 3 % du territoire et 19 % de la population.

Tableau 39 : distribution des VUL par aires urbaines et énergies

	Aires urbaines < 300000	Aires urbaines > 300000	Aire urbaine de Paris	Rural	Total
Essence	30,5%	19,5%	17,0%	32,9%	1 309 980
Diesel	31,0%	21,5%	17,1%	30,3%	3 104 776
Autres	32,6%	26,0%	16,0%	25,5%	13 269
Total	32,6%	22,1%	18,0%	27,3%	4 428 025

Source : « le transport routier dans les aires urbaines et en zone rurale » DAEI/SES [mars/avril 2000]

L'âge moyen⁸⁸ des VUL est de 8,4 années, moins élevés pour les véhicules des entreprises (5 ans) et des professionnels (6,8 ans) que pour ceux des particuliers (11 ans). Au regard de l'âge, le kilométrage annuel moyen est 16 000 km/an sans changement par rapport à 1999, plus élevé pour les professionnels (19 000) que pour les particuliers (11 000). C'est dans le secteur des transports que les véhicules « roulent » le plus : 34 000 km/an en moyenne (x 2 du kilométrage annuel moyen du parc) correspondant à 49 000 km/an pour les entreprises individuelles, 32 000 pour les sociétés, 12 000 pour les entreprises publiques.

Les visites techniques obligatoires fournissent une photographie de l'état du parc de VUL⁸⁹. Si celui-ci paraît en moins bon état que celui des voitures particulières (taux de contre visite # 23 % contre 20 %) l'écart reste faible et correspond à une utilisation plus intensive. De plus le taux de contre visite des VUL a légèrement diminué entre 2004 et 2005 (0,3 %). Les principales anomalies constatées concernent : un défaut d'étanchéité du moteur (30 %), le frein de service (16 %), les pneumatiques (15,3 %), les essuies-glaces (13 %), les disques de frein (12,7 %) ... Elles diffèrent peu des véhicules particuliers. Le bilan sur dix ans montre une nette amélioration du parc VUL contrôlé (taux de contre-visite baissant de 2 %) même si elle est inférieure à celle du parc des véhicules particuliers (taux de contre-visite baissant de près de 6 %).

⁸⁸ Données 2000

⁸⁹ D'après « bilan de 10 ans de contrôle technique » [janvier 2002] et « bilan d'activité annuel 2005 » [janvier 2006] documents établis par l'Union Technique de l'Automobile du motocycle et du Cycle / Organisme technique central (UTAC/OTC).

La répartition des types d'utilisation des véhicules est logiquement différente selon qu'il s'agit d'utilisateurs particuliers ou professionnels : 90 % des véhicules de particuliers servent pour des déplacements non professionnels, 76 % des véhicules des professionnels servent au transport de biens autres que des marchandises liées à l'exercice de la profession (outillage matériaux...) et 46 % (réponses multiples) pour le transport de marchandises pour compte propre ou d'autrui.

Globalement, 39 % des véhicules sont utilisés pour les déplacements domicile travail, ce chiffre atteignant 46 % les véhicules des particuliers. Dans le cas des transports (uniquement TRM), 29 % des véhicules servent aux déplacements domicile- travail, 67 % au transport de marchandises, 34 % aux autres déplacements professionnels, et 60 % au transport pour compte d'autrui⁹⁰ (réponses multiples).

La nature du trajet est essentiellement urbaine (81 %) et locale -moins de 150 km- (98%); les trajets nationaux représentent 24 % (plus de 150 km), parfois internationaux (3% hors frontières). Ces indicateurs sont respectivement de 83 %, 97 %, 35 % et 8 % pour les entreprises de transport.

Les chiffres ci-dessus permettent d'avancer que le transport léger pour compte d'autrui est un phénomène essentiellement centré autour des métropoles (urbain + proximité).

4) Comparaison EAE / GRECO / FCA

Une comparaison des données principales, issues des sources précédentes, est donnée par le tableau 40 ci-dessous :

Tableau 40 : comparaison des données GRECO, EAE-T, FCA sur le transport léger
(entreprises avec uniquement des moins de 3,5 t)

	GRECO 1/1/2005	EAE-T 2003	FCA 1/1/2005	<i>Commentaires</i>
Nbre d'entreprises de moins de 3,5 t	16 671	18 183		
Nbre d'entreprises avec une copie (GRECO) ou sans salarié (EAE)	7 500	5 722		
Effectifs totaux		54 483		<i>Nombre de copies (GRECO) : 46 0449</i>
Effectifs non-salariés		15 592		
Parc VUL	54 601	41 191	67 000	<i>- Parc total VUL en France 4,8 millions - Le chiffre FCA correspond au TRM en général sans affectation spécifique au transport de marchandises (ex. : VUL atelier)</i>
Ratio effectifs par entreprises		2,8		
Ratio copie et VUL par entreprises	3,3	2,2		
Ratio CA/effectifs		60,3		

Elle ne montre pas d'incohérence majeure :

⁹⁰ Le parc équivalent est de $0,6 \times 127\ 000 = 76\ 200$ véhicules alors que dans l'enquête entre 160 000 et 180 000 véhicules sont déclarés être utilisés pour compte d'autrui.

- nombre d'entreprises : le chiffre fourni (18 183) par l'EAE est supérieur d'environ 10 % aux entreprises recensées dans le registre, dans GRECO ; ce nombre est en progression d'environ 1 000 entreprises/an dans GRECO alors qu'il est stable dans les EAE hors un pic en 2000,
- nombre de TPE : il est supérieur dans GRECO la définition de l'EAE étant cependant plus stricte « pas de salarié » au lieu de « une seule copie » dans GRECO,
- parc de VUL : l'écart de - 25 % entre le nombre de copies et le nombre de VUL déclarés dans l'EAE n'est pas explicable en première analyse.

Des approfondissements de ces données sont donc souhaitables entre les deux services chargés de leur collecte.

5) Enquêtes de l'IAURIF⁹¹

Comme dit en 1) 4), l'IAURIF a effectué en 2001/2002 cinq enquêtes, qui si elles sont propres à la région parisienne, apportent des éléments transposables aux transports légers en zones métropolitaines, ceux-ci constituant ainsi que vu précédemment l'utilisation dominante du transport léger.

L'enquête auprès des chauffeurs-livreurs sur les lieux de livraisons, dans des rues commerçantes, (environ 1 400 véhicules enquêtés) fait ressortir les points suivants :

- la répartition des véhicules enquêtés selon leur PTAC est de 1/3 de véhicules de 2 t ou moins (fourgonnettes), 1/3 de véhicules de 2 à 3 t et 1/3 de 3,5 t, elle est donc « tirée vers le lourd » par rapport aux données du FCA ; parmi ces véhicules il y a 92 % de fourgons (y compris fourgonnettes) ; le taux de « diésélisation est de 82 %, inférieur à celui du parc de VUL (93 %)
- les véhicules enquêtés effectuant des transports pour compte d'autrui sont dominants à 67 % ; ce chiffre est à rapprocher des données du parc selon le FCA : 2 % des VUL affectés au TRM et sur ces 2 % à 60 % au compte d'autrui ; les chauffeurs-livreurs sont à 70 % salariés soit d'un expéditeur (compte propre), soit d'un transporteur (compte d'autrui),
- le mode de distribution est à 39,2 % par véhicule complet, 19,8 % en vrac, 19,7 % en camion complet, 10,4 % -seulement- en messagerie et colis et 6,8 % en frigorifique ; 60 % des véhicules approvisionnent des commerces⁹²,
- 80 % des chauffeurs-livreurs chargent et déchargent eux-mêmes et le principal moyen de manutention reste le diable (73 %), le hayon élévateur n'étant présent que dans 14 % des cas et le transpalette à bras dans 11 %,
- 40 % des chauffeurs-livreurs effectuent moins de cinq livraisons par jour, 42 % de 5 à 20, et 20 % 20 et plus ; 2 chauffeurs sur 3 livrent dans le cadre de tournées, 1 sur 3 par trace directe, 2 chauffeurs sur 3 ne font qu'une tournée par jour,
- pour les chauffeurs effectuant des tournées, 67 % ne font qu'une tournée par jour et pour 40 % celles-ci comportent 10 points de livraisons et plus, et pour 30 % 3 points ou moins ; pour ceux effectuant des traces directes 75 % font moins de 5 livraisons par jours,
- les lieux de chargement sont presque exclusivement franciliens avec une prédominance logistique des départements de l'Essonne et de la Seine et Marne, ces chargements ont lieu à 73 % sur une plate-forme logistique⁹³,

⁹¹ Résumé de « connaissance des VUL » établie pour l'IAURIF par L. Mykolenko [juin 2004],

⁹² Ce qui est logique s'agissant d'une enquête dans des rues commerçantes !

⁹³ Ce qui est un signe de l'externalisation de cette fonction.

- le délai entre le chargement et le premier déchargement est inférieur à 1 heure dans 85 % des cas, la livraison est dans 50 % des cas en stationnement illicite (32 % en double file), dans 60 % des cas ce stationnement est de moins de 10 min.

L'enquête auprès des destinataires sur les lieux de livraison dans des rues commerçantes (environ 3 200 véhicules enquêtés) a permis de recueillir les éléments suivants :

- les destinataires se situent à part à peu près égales sur des voies à sens unique et double sens ; dans 60 % des cas le stationnement à proximité est payant et dans à peine 10 % des cas il existe une aire de livraison à proximité,
- dans 50 % des cas la livraison est effectuée par un transporteur (compte d'autrui), dans 40 % les livraisons sont effectuées par le destinataire lui-même (compte propre) et le reste (10 %) par le fournisseur (compte propre),
- 90 % des livraisons sont régulières et au moins hebdomadaires dans 70 % des cas, 80 % des livraisons ont lieu dans la journée et dans 3 cas sur 4 sans rendez-vous,
- ils considèrent que le stationnement est leur difficulté principale (80%) puis les encombrements de circulation (60 %) ; 36 % considèrent que les livraisons sont responsables des difficultés de stationnement et de circulation dans leur rue.

L'enquête sur les lieux de chargement (environ 1 200 véhicules enquêtés) qui ont eu lieu à 75 % en Seine-Saint-Denis, Hauts-de-Seine et Val-de-Marne font ressortir les points principaux suivants :

- une répartition à 59 % de fourgons et 32 % de fourgonnettes, les véhicules ayant un PTAC proche de 3,5 t à 43 %, des cas et un volume inférieur à 12 m³ dans 90 % des cas, le taux de « diésélisation » étant de 96 %,
- près de 90 % des chauffeurs disposent d'un téléphone portable et 10 % d'un micro-ordinateur de gestion,
- 60 % des conducteurs enquêtés travaillent en compte propre (destinataires ou expéditeurs) et sont à parts égales entre salariés et artisans, près de 30 % travaillent dans une entreprise de transport,
- 70 % des VUL effectuent au plus 2 enlèvements par jour et 75 % des conducteurs chargent eux-même, une majorité (61 %) de véhicules ne disposent pas de moyens de manutention soit un chiffre de même ordre que sur les lieux de livraisons (50 %),
- 50 % des conducteurs effectuent 2 livraisons au maximum et 50 % en trace directe,
- les conditions de déchargement se font sur un emplacement non réservé et à 28 % en stationnements illicites,

L'enquête aux péages autoroutiers (A1, A4, A6, A10, A13, soit environ 5 000 véhicules enquêtés) fait ressortir les points principaux suivants :

- 30 % des VUL entrant en Ile-de-France sont immatriculés en Ile-de-France, 50 % sont des moins de 2 t, 75 % font moins de 10 m² de surface au sol, et viennent 80 % de province pour aller vers la petite et la grande couronne à 51 %.
- Les VUL enquêtés font à 40 % du transport de marchandises mais le compte d'autrui ne représente que 16 % des véhicules ; pour les secteurs d'activité, le BTP est dominant (33 %) étant entendu que dans ce secteur le véhicule est davantage un moyen de travail qu'un moyen de transport.

Les entretiens auprès des chargeurs et professionnels des services urbains (producteurs, grande distribution, hôpitaux...), **prestataires de services liés au transport léger** (transporteurs, messagers, loueurs...) permettent de tirer les enseignements suivants :

- les chargeurs et les services urbains, utilisateurs directs ou indirects de VUL, se sentent évidemment moins concernés que les prestataires de transport par la problématique des livraisons en zone urbaine, soit parce qu'ils les ont externalisées et qu'ils achètent donc un service, soit parce que le transport est annexe par rapport à leur activité,
- les utilisateurs de compte propre invoquent son adaptabilité aux besoins, aux rythmes de l'activité, son usage mixte (transport de marchandises, services divers, déplacement de personnes),
- le niveau de rationalisation des transports par VUL est faible, soit parce qu'ils occupent une faible part dans les coûts, soit parce qu'ils ne sont pas un vecteur majeur dans le positionnement de l'entreprise,
- les chargeurs expriment une satisfaction (productivité, rationalisation des déplacements) du compte d'autrui et expriment même une pointe d'admiration compte tenu des conditions dans lesquelles les prestataires exercent leur métier ; ils jugent cependant le secteur peu lisible et peu organisé ; en majorité ils préfèrent recourir à plusieurs transporteurs avec la volonté de faire jouer la concurrence⁹⁴ dans un secteur où les prix sont « anarchiques »,
- les distributeurs (commerçants) font le plus appel au compte propre, les industriels au compte d'autrui mais sans exigences sur le type de véhicule (+ ou - 3,5 t) avec des envois isolés majoritaires, les artisans et professionnels des services urbains considèrent le véhicule comme un outil de travail itinérant (moyen de déplacement et d'approvisionnement, parfois de coulage, boîte à outil, réserve de pièces...),
- les consommateurs, clients ou acheteurs, qu'ils soient particuliers ou entreprises, exigent toujours plus de services et d'accessibilité⁹⁵ aux produits, d'où un accroissement et une complexification des communications et une augmentation des flux ainsi que des prestations annexes à la vente et au transport (livraisons en étages, représentation commerciale, montage, retours...), le tout dans la stabilité des interlocuteurs et la souplesse⁹⁶,
- les VUL apparaissent comme l'outil indispensable des services divers aux particuliers : artisans (la camionnette du plombier), livraisons (le fourgon UPS des séries américaines), dépannage, installateurs (la camionnette Darty de la météo), fournitures de fluides (la camionnette EDF) ou services de proximité (la camionnette de La Poste dans la pub),
- les livraisons à domicile (LAD) intéressent à la fois les petites entreprises qui y voient une niche (type de clients, secteur géographique) ainsi que les grands groupes qui l'intègrent dans leurs stratégies et prennent des initiatives pour en accroître la rentabilité (sous-traitance, filiales, franchisés, points relais⁹⁷) ; elles se caractérisent cependant par la difficulté de contact⁹⁸ et le nombre de litiges⁹⁹,
- le téléphone portable est le seul produit des NTIC¹⁰⁰ généralisé à 90 % dans les VUL, les progrès du GPS sont suivis avec attention en coûts et en performance (suivi des véhicules¹⁰¹ et orientation) ainsi que le chrono tachygraphe numérique qui peut être un outil de transparence vis à vis des clients,

⁹⁴ Que ce soit pour des demandes « spot » ou des demandes groupées et continues.

⁹⁵ On parle encore de flexibilité, proximité, rapidité...

⁹⁶ Lieu de livraisons (dans les bureaux), horaires...

⁹⁷ Cf. « VPCsistes »

⁹⁸ 1,5 à 2 passages nécessaires pour une livraison.

⁹⁹ Avec en conséquence un taux de retour non négligeable.

¹⁰⁰ Nouvelle Technologies de l'Information et de la Communication

¹⁰¹ Ou tracking.

- les politiques des villes en matière de livraisons¹⁰² sont subies dans le scepticisme spécialement par les petits transporteurs ; les aires de stationnement sont peu utilisées car le plus souvent « squattées » par des particuliers ou les commerçants eux-même ; elles sont jugées mal situées, pas assez longues pour entrer et sortir facilement d'où le stationnement en double files ; les initiatives de certaines collectivités pour créer des espaces logistiques urbains (ELU)¹⁰³, centres de distributions (CDU)¹⁰⁴ ou pour susciter des alternatives¹⁰⁵ aux livraisons directes chez les particuliers sont souvent connues des transporteurs ...
- enfin les transporteurs spécialisés dans le transport léger soulignent le nombre trop important d'entreprises en situation d'illégalité (30 % ?) et pratiquant le métier de manière accessoire, les soupçons d'illégalité¹⁰⁶ qui pèsent sur le secteur, les trop grandes facilités accordées pour créer une entreprise de transport léger, le développement du compte propre, le besoin de reconnaissance des clients, des grands groupes de transport et messagerie ainsi que des pouvoirs publics au regard des contraintes qui pèsent sur l'exercice de la profession et alors que cette profession est souvent choisie pour la liberté qu'elle procure, le souhait d'une réglementation plus exigeante (conditions d'inscriptions au registre, circulation et stationnement) et des contrôles renforcés.

Le travail de l'IAURIF montre l'importance du transport léger pour compte d'autrui dans les villes : cette importance est bien au-delà de la part qu'il représente dans le parc de VUL (# 1 à 2 %) et se rapproche de 50 % des VUL enquêtés. Il semble corroboré par les enquêtes qui ont eu lieu dans d'autres agglomérations : Bordeaux Dijon, Marseille, Tours, Lyon¹⁰⁷.

6) Enquête auprès des services transports

L'enquête auprès des services transports a été effectuée en novembre 2005 à partir d'un questionnaire envoyé par courriel. Les questions et synthèses¹⁰⁸ des réponses figurent en annexe II.

Les réponses indiquent que l'extension du registre TRM aux moins de 3,5 t a été une secousse, en 2000, à laquelle les services étaient mal préparés, tant par le nombre des demandeurs, que les profils de ceux-ci : « artisans » du transport qui exerçaient une profession auparavant non réglementée, anciens chauffeurs salariés, chômeurs, dont beaucoup étaient issus des banlieues et peu instruits. Les agents des services, parfois trop ancrés dans leurs pratiques habituelles, ont eu souvent à faire à face à des comportements impatientes, voire verbalement agressifs et à dénouer les difficultés rencontrées par les demandeurs. Sans que la totalité des demandeurs soit concernée, les services citent : le manque de compréhension des informations diffusées sur l'établissement du dossier de demande d'inscription, des connaissances rudimentaires en gestion des entreprises, des pièces manquantes de manière volontaire ou pas, quelques faux... La condition de capacité financière a en particulier soulevé le plus de difficultés, le justificatif de capacité professionnelle n'étant pas exigible jusqu'au 02/09/2000 pour les entreprises existantes au 30/08/1999.

¹⁰² Horaires, limitation du type de véhicule, aire de stationnement...

¹⁰³ D'après le PREDIT : équipement destiné à optimiser la circulation des marchandises en agglomération par la mise en oeuvre de points de ruptures de charges.

¹⁰⁴ D'après le guide d'action « mieux gérer les marchandises en ville » ACFCI AUTF FNTR GART [juin 2002] : les CDU permettent de massifier les flux de marchandises et d'optimiser les tournées de livraisons.

¹⁰⁵ Sous ce vocable sont regroupés les points relais, points d'accueil logistiques, sas, consignes...

¹⁰⁶ De manière contradictoire !

¹⁰⁷ Cf. « la logistique dans la ville » par D. Patier CELSE [2002]

¹⁰⁸ Elles ont été réalisées à partir de premières versions établies par. H. Sifferlen, Mmes. M. Delplanque et M. Jourdain (DGMT/DTMRF/TR/TR1), la version jointe a été déjà diffusée aux chefs de services transport pour observations éventuelles.

Les services ont fait face avec du personnel supplémentaire dans un cas sur deux, parfois affecté avec retard. Ils ont également introduit des tolérances associées à la délivrance de licences sur une durée plus courte que prévue normalement (5 ans) : inscriptions provisoires, admission en cas de capacité financière limite, report du délai d'inscription des entreprises existantes jusqu'à 2001...

Les radiations et inscriptions restent élevées traduisant l'instabilité du secteur. Du fait des délais de radiations, des changements nombreux des principales caractéristiques des entreprises (domiciliation, parc, dirigeants, statuts...) et enfin des entreprises non inscrites, le fichier GRECO reflète au niveau national, de manière imparfaite, la réalité du secteur.

La moitié des services ont infléchi leurs contrôles tant en entreprise (ciblage des petites entreprises pratiquant du travail illégal) ou sur route (opérations sur quais, dans les zones d'activité, dans le cadre des COLTI...). Les infractions le plus souvent citées sont la surcharge, le défaut de licence, le nombre de véhicules plus élevé que le nombre de licences, le travail illégal. Enfin un besoin de coordination ITT/CTT est exprimé.

La concurrence des taxis et des entreprises étrangères n'est pas jugée significative sauf en Lorraine, par des entreprises basées au Luxembourg. La présence de VUL étrangers a cependant été signalée à proximité de l'aéroport de Roissy et sur des aires d'autoroutes à proximité de frontières.

Une certaine hétérogénéité a cependant prévalu dans l'application de la loi de 1998 et se poursuit dans la tenue du registre et les contrôles. Elle est fonction de la taille¹⁰⁹ des régions et des agglomérations, de leurs spécificités culturelles, et de la rigueur¹¹⁰ du service transport. La région Île de France pose un problème particulier tant par le gigantisme de la région que des éléments propres au service. Par ailleurs, selon un chef de service, l'appropriation et l'utilisation de GRECO restent largement perfectibles pour 1/3 des régions.

En ce qui concerne les conditions d'exercices, les réponses soulignent l'importance de l'affrètement et de la sous-traitance par les commissionnaires, les collègues, et surtout les messagers à des prix bas, très bas voire anormalement bas. L'absence de contrat écrit paraît courante.

Le bilan de la loi de 1998 est jugé moyennement positif : il a permis un recensement, des entreprises du transport léger, un début de professionnalisation et une meilleure connaissance du secteur. Une « zone grise » importante¹¹¹ reste cependant présente : travail dissimulé, non-inscription au registre, nombre de copies inférieur au parc... et surtout non-respect du code du travail.

Les attentes des services portent principalement sur l'amélioration de GRECO et notamment les croisements de ses fichiers avec ceux de SIRENE et des services fiscaux, éventuellement le regroupement des 0/3,5 t et 3,5 t/6 t, la mise en place de chrono tachygraphe. Le renforcement des contrôles est aussi souhaité.

7) Les données relatives à la sécurité routière¹¹²

Depuis vingt ans, des efforts considérables ont été faits par les pouvoirs publics pour améliorer la sécurité routière. Un chiffre illustre les résultats obtenus : le nombre de tués est passé de 13 500 (1984) à 5 232 (2004) soit une division par 2,5.

¹⁰⁹ Avec des problématiques plus difficiles pour Paris, Lyon, Marseille.

¹¹⁰ Une rigueur excessive pouvant nuire à l'efficacité de l'assainissement du secteur.

¹¹¹ Sans que les chefs de services s'engagent sur une évaluation.

¹¹² D'après « la sécurité routière en France, bilan de l'année 2004 » La documentation française [2005]

Ces résultats découlent d'une action multi factorielle : amélioration des infrastructures, renforcement des dispositions du code de la route (principalement limitations de vitesse, contrôle technique, ceinture de sécurité, permis à point), conception des véhicules, accroissement des contrôles dont ceux par radars automatiques ainsi que ceux préventifs d'alcoolémie, encadrement du transport routier, communication et partenariat, amplification des peines liées aux infractions (alcoolémie) et meilleure efficacité du système judiciaire...

La poursuite de l'amélioration de la sécurité routière suppose d'une part des mesures générales (par exemple : extension des zones trente en milieu urbain) et d'autre part des mesures de « niches » comme les deux roues motorisés qui représentent 21,8 % des tués, les poids lourds qui avec

6 % des kilomètres parcourus ne sont impliqués que dans 3,1 % des accidents mais plus graves (13,3% des tués), enfin les piétons sont particulièrement concernés en zone urbaine.

L'analyse des données de sécurité routière relatives aux VUL est susceptible d'apporter des éléments d'une politique particulière à l'égard de cette catégorie de véhicules¹¹³.

Le risque routier est lié, à réseau constant, aux kilomètres parcourus lesquels diffèrent largement pour les VUL selon que ceux-ci sont utilisés pour compte propre ou pour compte d'autrui, ces derniers effectuant plus de kilomètres par an. Malheureusement la distinction compte propre/compte d'autrui pas plus que le code APE n'apparaissent dans les fiches BACC tant pour les VUL que pour les poids lourds.

D'autres facteurs qui influent sur le risque sont présents dans les ces fichiers à partir desquels il est possible d'analyser le risque lié aux VUL : le type de véhicule, le tonnage des véhicules qui influe sur la gravité des accidents, les caractéristiques des conducteurs (âge, sexe) et leur profession (par ex. : conducteurs routiers professionnels), la localisation (autoroute, route nationale, qualité des aménagements...), le moment (par exemple jour/nuit¹¹⁴), et l'infraction (alcool, vitesse, port de la ceinture).

A noter cependant que la distinction VUL / véhicule léger n'est sans doute pas toujours fiable dans les fichiers BACC.

Les données du bilan 2004 de la sécurité routière ont été analysées sous l'angle des VUL, catégorie de véhicule succinctement évoquée dans ce bilan. Le tableau 41 page 67 donne la répartition des véhicules impliqués par grandes catégories et selon la localisation en zone urbaine ou rase campagne et la rapporte au parc de véhicules donné par la chambre des constructeurs français d'automobiles et la chambre syndicale nationale du motocycle¹¹⁵.

- le taux de tués 1 correspond aux tués dans les véhicules de la catégorie par millions de véhicules,
- le taux de tués 2 correspond aux tués dans les accidents impliquant au moins un véhicule de la catégorie par millions de véhicules,
- le taux de victimes 1 correspond aux victimes dans les véhicules de la catégorie par millions de véhicules,

¹¹³ Cf. « VUL, un risque encore sous-estimé » in circuler autrement n° 114 [mars, avril 2003] et « VUL, un objet roulant plutôt mal identifié » in la prévention routière dans l'entreprise n° 330 [mai, juin 2003]

¹¹⁴ La circulation de nuit des VUL pourrait se développer avec les courses nationales ou internationales.

¹¹⁵ D'ou des chiffres différents un peu différent du FCA.

- le taux de victimes 2 correspond aux victimes dans les accidents impliquant au moins un véhicule de la catégorie par millions de véhicules.

Tableau 41 : répartition des accidents¹¹⁶ selon les véhicules impliqués

Pour la métropole	Milieu urbain		Rase campagne		Ensemble des réseaux		Parc		Taux de tués 1	Taux de tués 2	Taux de victime 1	Taux de victime 2
	Nombre en milliers	%	Nombre en milliers	%	Nombre en milliers	%	Nombre en milliers	%				
Bicyclettes	4 127	4,1%	801	1,7%	4 928	3,3%	20 000		8	9	230	258
Deux roues mot.	25 479	25,5%	6 587	13,9%	32 066	21,8%	2 580	6,7%	442	473	12713	14325
VL	63 384	63,5%	34 968	73,6%	98 352	66,8%	29 900	77,4%	107	144	1957	3276
VUL	2 972	3,0%	1 177	2,5%	4 149	2,8%	5 488	14,2%	11	41	263	1012
PL de + 3,5t	1 579	1,6%	2 960	6,2%	4 539	3,1%	569	1,5%	141	1 223	1854	10005
Autres	2 245	2,2%	1 029	2,2%	3 274	2,2%	82	0,2%				
Tous véhicules	99 786	100%	47 522	100%	147 308	100%	38 619	100%				

Source : la sécurité routière en France, bilan de l'année 2004

En rapportant le poids des accidents où les VUL sont impliqués par rapport à leur poids dans le parc des VUL, un risque accentué de cette catégorie de véhicules, tant en milieu urbain qu'en rase campagne, n'apparaît pas.

Le tableau 42 ci-dessous donne le nombre d'accidents où un VUL est impliqué ainsi que le nombre de tués et de blessés afférents.

Tableau 42 : accidents impliquant au moins un VUL

VUL	Catégories de voies	Accidents corporels	<i>dont mortels</i>	<i>dont graves</i>	Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés
	Autoroutes		274	18	43	31	41	395
Routes nationales		543	53	152	61	146	726	872
Routes départemental.		909	83	318	88	278	974	1 252
Autres voies		2 309	44	229	44	201	2 571	2 772
Ensemb. des réseaux		4 035	198	742	224	666	4 666	5 332
Accidents sur l'ensemble des réseaux, tous véhicules		85 390	4 766		5 232	17 435	91 292	108 727
Poids des VUL dans les accidents		4,7%	4,2%		4,3%	3,8%	5,1%	4,9%

Source : la sécurité routière en France, bilan de l'année 2004

D'après ces tableaux, il n'apparaît aucune accentuation des accidents impliquant des VUL compte tenu du poids des VUL dans le parc des véhicules (14 %) et sans tenir compte du kilométrage effectué.

¹¹⁶ Accidents avec victimes : tués ou blessés.

Ces résultats sont d'autant plus notables que les VUL, d'après le tableau ci-dessous¹¹⁷, représentent un poids dans les parcours de même ordre que toutes les catégories suivantes.

Tableau 43 : parcours en métropole par catégories de véhicules

Catégorie de véhicule	Parcours en milliards de Km		Poids en 2004	Evolution
	2002	2003		
VL	401	404	72,5%	0,5%
VUL immatriculé en France	86	88	15,8%	0,4%
VL et VUL immatriculé à l'étranger	21	21	3,8%	0,0%
PL de plus de 6 t immatriculés en France	27	26	4,7%	-0,2%
Bus et cars immatriculés en France	2	2	0,4%	0,0%
Poids lourds et cars immatriculés à l'étranger	7	8	1,4%	0,2%
Deux roues	8	8	1,4%	0,0%
Total	552	557	100,0%	0,9%

Source : 41^e rapport des comptes des transports de la nation

Si les analyses précédentes vont dans le sens du respect par les VUL des préoccupations de sécurité routière, il n'en est pas de même dans l'analyse de la responsabilité présumée des VUL dans les accidents où ils sont impliqués. Le taux de responsabilité des VUL est en effet important dans les accidents impliquant des piétons (56 %) ainsi que deux véhicules (48 %).

Tableau 44 : responsabilité dans les accidents impliquant deux véhicules sans piétons

Responsabilité croisée en l'absence de piéton		Conducteur responsable						
		Bicyclette	Cyclo moteurs	Moto cyclettes	VL	VUL	PL	Autres
Conducteur non responsable	Bicyclettes	x	54%	41%	48%	55%	43%	33%
	Cyclomoteurs	28%	x	25%	42%	45%	30%	19%
	Motocyclettes	47%	59%	x	53%	53%	35%	27%
	VL	34%	42%	32%	x	46%	33%	27%
	VUL	32%	42%	34%	40%	x	36%	21%
	PL	36%	52%	49%	54%	55%	x	26%
	Autres	40%	48%	43%	50%	67%	58%	x
	Total	34%	43%	33%	45%	48%	35%	27%

Source : la sécurité routière en France, bilan de l'année 2004

¹¹⁷ Qui présente cependant certaine imprécision comme par exemple la frontière VUL et PL et la confusion VL/VUL étrangers.

Tableau 45 responsabilité dans les accidents impliquant un piéton

Responsabilité croisée	% de conducteur responsable	% de piéton responsable
Bicyclettes	62,5%	27,3%
Cyclomoteurs	66,6%	20,7%
Motocyclettes	47,2%	38,3%
VL	58,2%	22,5%
VUL	56,0%	28,8%
PL	48,1%	17,4%
Transport en commun	40,0%	38,3%
Autres	71,0%	18,5%

Source : la sécurité routière en France, bilan de l'année 2004

En définitif, l'évolution de la sécurité routière associée aux VUL est cependant positive et même encourageante.

Tableau 46 : évolution des accidents impliquant au moins un VUL

Accidents impliquant des VUL en métropole		Tués	Blessés graves	Blessés légers	Total blessés	Gravité Tués/100 vict.
Victimes dont usagers de VUL	Année 2004	224 (58)	666 (150)	4 666 (1234)	5 332 (1384)	4,03 (4,02)
	Année 2005	293 (75)	817 (232)	4 833 (1394)	5 650 (1626)	4,93 (4,41)
	Différence	- 69	- 151	- 67	- 318	- 0,9
	Evolution	23,5%	-18,5%	-3,5%	-5,6%	

Source : la sécurité routière en France, bilan de l'année 2004

Dans les facteurs explicatifs de cette évolution favorable, la diminution de la vitesse est un élément fondamental. Le tableau 47 montre la diminution tendancielle de la vitesse des VUL.

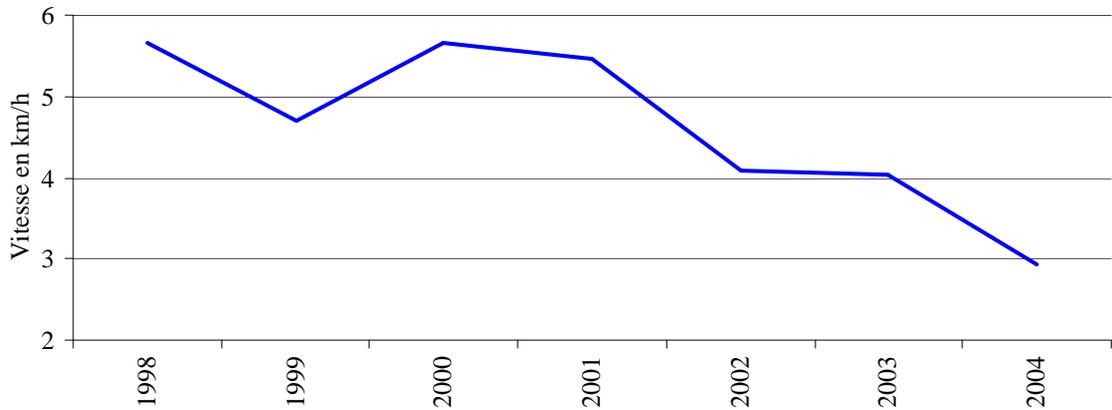
Tableau 47 : évolution de l'indicateur synthétique de vitesse des VUL

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Autoroutes de liaison	110,8	110,7	112,4	113,2	116,1	116,7	114,7
Autoroutes de dégagement	99,8	99,9	101,0	102,5	104,7	106,0	106,1
RN 2x2	102,0	103,0	103,7	104,2	104,3	101,7	100,2
RN 2 ou 3 voies	85,4	84,0	84,8	85,8	84,4	82,0	80,4
RD	85,5	88,6	89,4	87,3	89,2	85,7	85,0
RN traversée agglo	60,9	58,7	61,3	61,3	60,7	56,9	53,9
Artère en agglomération	49,0	49,6	49,2	48,0	49,6	46,9	46,7
Entrée-sort.d'agglomération	60,3	60,5	58,4	58,6	60,1	57,4	55,1
Indicat. synthétique jour	83,0	83,9	84,6	84,1	85,4	83,0	81,8

Source : DSCR/O

Cette diminution s'accompagne d'un rapprochement entre la vitesse des VL et celle des VUL explicable par la motorisation croissante des VUL et le meilleur respect des limitations de vitesse par les VL.

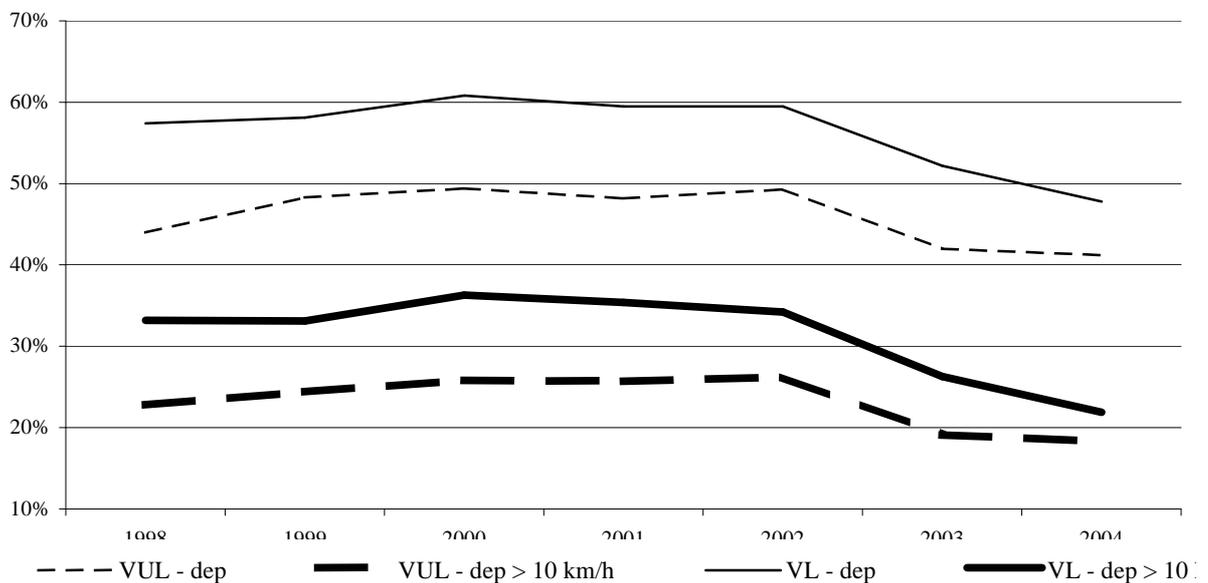
Tableau 48 : écart de vitesse entre VL et VUL (années)



Source : DSCR/O

Le tableau 49 donne le taux de dépassement de la vitesse autorisé soit le pourcentage de véhicules dépassant la vitesse autorisée selon une pondération des différents type de réseau, constaté selon des enquêtes spécifiques par radar non-automatique.

Tableau 49 : évolution du taux de dépassement et du taux de dépassement de plus de 10 km/h des VL et des VUL période 1998-2004



Le tableau 49 montre pour les VUL comme pour les VL une baisse des dépassements de vitesse autorisée liée à la mise en place des radars automatiques. Les dépassements de vitesse des VUL sont cependant au-dessus de celui des VL : ce point est à associer directement au gain de productivité résultant. Le tableau 50 confirme cette analyse mais indique que l'écart VUL / VP va en s'amenuisant.

IV) SYNTHÈSE

1) Le poids du transport léger

Le nombre d'entreprises inscrites au registre au 1/1/2005 et ne mettant en œuvre que des VUL est d'environ 16 000, dont une sur deux ne met en œuvre qu'un véhicule. Elles représentent un parc d'environ 55 000 véhicules et plus de 55 000 emplois.

Ces chiffres sont un reflet imparfait de la réalité du fait principalement : i) des radiations qui suivent avec retard les disparitions d'entreprises, ii) des entreprises exerçant de manière continue ou occasionnelle avec une simple inscription au RCS ainsi que de ceux, « artisans » notamment, travaillant dans la plus totale illégalité, iii) du nombre de véhicules mis en œuvre par ces entreprises parfois supérieur au nombre de copies, iii) de l'impossibilité de cumuler les emplois de ces entreprises dans GRECO. Une évaluation de la marge d'incertitude sur ces chiffres est de - 5%, à + 20 %.

L'enquête annuelle d'entreprise 2003, qui du fait d'une technique par sondage et des réponses pas toujours fiables, possède ses propres incertitudes, confirme ces chiffres : 18 000 entreprises de transport léger correspondant à 54 000 emplois et 41 200 VUL.

Le chiffre d'affaires des seules entreprises du transport léger est estimé de 3 millions d'euros soit 7 % du chiffre d'affaires du TRM. Il a été multiplié par 1,6 entre les EAE 1998 et 2003. Si le poids par rapport à l'ensemble du TRM reste modeste, celui par rapport TRM de zone courte (code APE 602L) est nettement plus élevé : 24,4 % selon EAE 2003 et en croissance d'environ 4 %/an depuis 1998.

L'analyse des données de GRECO et de l'EAE-T permet en outre les constatations suivantes :

- depuis cinq ans, le poids du secteur est en augmentation en nombre d'entreprises et en emplois (+ 66 %) avec une stabilité du nombre d'emplois par entreprise (de l'ordre de 3),
- à l'intérieur des entreprises du TRM inscrites au registre, qui sont stables en nombre, un redéploiement apparaît en faveur des entreprises de moins de 3,5 t ; les entreprises de plus de 3,5 t progressant en taille (parc multiplié par deux),
- les régions Ile-de-France, Rhône-Alpes et PACA dominent logiquement le secteur avec respectivement 26 %¹¹⁸, 11 % et 8 % des entreprises inscrites, soit au total 45 %,
- les entreprises de plus de 3,5 t possèdent 22,5 % des VUL (16 000 sur un total de 70 500 enregistrés au registre) et leur parc de VUL se développe parallèlement à celui des entreprises du transport léger, voire plus rapidement.

Le parc de VUL du transport léger représente environ 1 % du parc total de VUL (de l'ordre de 5 millions de véhicules) et 1,5 % du parc des professionnels (2/3 du parc total). Le poids du compte d'autrui par rapport à l'ensemble de VUL du secteur des transports (ferroviaire, aérien, portuaire...) est d'environ un véhicule sur deux.

Le principal concurrent du compte d'autrui est le compte propre, la concurrence étrangère paraissant marginale sauf sur quelques frontières (Lorraine). Aucune donnée n'a pu être recueillie sur l'activité à l'étranger des entreprises françaises du secteur (Royaume-Uni, Suisse...).

¹¹⁸ Chiffre probablement le plus sous-évalué.

Le parc des VUL du transport léger est constitué à plus de 70 % de fourgons et fourgonnettes et est « diésélisé » à plus de 90 %. Les moyens de manutention, hors diable, sont peu présents, et le téléphone portable est utilisé à 90 % par les conducteurs.

Le transport léger s'exerce essentiellement en zone urbaine, même si, selon les professionnels, le national et l'international se développent. La sous-traitance reçue, le plus souvent en provenance des messagers, y occupe une place probablement moindre que souvent dit, même si elle reste l'activité principale des « artisans » (17 % des emplois).

Comme il a été dit en tête de paragraphe, il existe une zone grise (15 % maximum de l'activité en CA) qui pèse sur la profession, par les conditions sociales et les prix. Cette zone grise correspond à :

- **des pratiques totalement illégales** : entreprises fantômes qui se créent légalement en utilisant les aides publiques puis ne versent ni impôts ni cotisations sociales et disparaissent, travail au « noir » ou dissimulé, non-inscription au registre avec éventuellement détention de fausses copies de licences, mise en œuvre de plus de véhicules que de licences, surcharges aberrantes, emploi de particulier, prix abusivement bas...
- **des pratiques « limites »** qui font la marge dans un secteur où les prix sont bas : dépassement d'horaire des salariés, vitesse excessive, surcharges légères systématiques, emploi occasionnel d'entreprises dont le transport n'est pas l'activité principale, inscription sous des codes APE hors TRM pour échapper à la convention collective...
- **avec toutes les nuances** comme les pratiques légales mais dangereuses : horaires plus qu'excessifs de certains artisans...

Le transport léger connaît depuis plus de cinq ans une croissance, supérieure à celle du TRM en général. Entre les EAE-T 1998 et 2003 le chiffre d'affaire des entreprises du transport léger a été approximativement multiplié par 1,6.

Les dernières statistiques issues de GRECO confirment cette croissance qui paraît correspondre à un glissement du TRM sous pavillon français vers le transport léger. Cependant le transport léger ne représente que de l'ordre de 10 % du TRM en Gt/km.

Aujourd'hui le transport léger pour compte d'autrui représente 16 000 entreprises inscrites au registre, 55 000 véhicules et de l'ordre de 55 000 emplois. Une entreprise sur deux ne possède qu'un seul véhicule. Les entreprises du secteur sont relativement instables.

Ces données sont cependant entachées d'incertitudes qui tiennent tant aux outils (EAE-T, GRECO) qu'aux pratiques du secteur où subsiste une zone grise de pratiques illégales ou limites.

2) Gestion du registre et contrôles des moins de 3,5 t

L'extension du registre aux moins de 3,5 t a été une secousse auquel les services n'étaient pas toujours préparés : le pic d'inscription a eu lieu logiquement en 2000.

Cependant, les services ont su faire face en se fixant des priorités, avec l'aide de quelques renforts et en adaptant les procédures. Il en est résulté une certaine hétérogénéité dans les conduites. Les mesures prises ont été suffisantes et ont permis de remplir l'objectif majeur : inscrire au maximum les entreprises pour les faire entrer ensuite dans un cadre plus professionnel.

Au regard de cet objectif, peut-être insuffisamment explicité, les services ont eu des pratiques diverses sur la date limite d'acceptation sur preuves d'exercices préexistant, de même que sur le contrôle des capacités financières.

A noter que, selon un chef de service transport, plus de 50 % les entreprises inscrites au registre ont été acceptées sur preuve d'exercice pré-existant.

La comparaison du nombre d'entreprises inscrites au registre (16 000) à celui issu de l'EAE, les indications des chefs de services transport et celles des professionnels montrent que l'objectif a été atteint à 20 % près. Les comparaisons des estimations du parc VUL issus de GRECO, l'EAT et l'enquête transport léger confirment ce succès.

L'extension du registre aux moins de 3,5 t n'a posé de difficultés aiguës qu'en région Ile de France et la tenue du registre dans cette région reste toujours préoccupante. En dépit des efforts faits, les entreprises se plaignent toujours du service rendu. Les causes sont évidemment à rechercher dans le gigantisme économique de la région allié aux problèmes spécifiques de gestion du personnel à Paris. Un plan d'action spécifique est souhaitable pour cette région qui devra dépasser le seul cadre du transport léger, mais devra néanmoins comporter un volet particulier pour le secteur.

L'instabilité (inscriptions, radiations, mise à jour des données relatives aux entreprises) du secteur génère un travail important dont les services ne perçoivent pas toujours l'utilité et qui nuit à la fiabilité du registre. Les inscriptions étaient, jusqu'à présent, supérieures aux radiations mais tendent à se rapprocher. Les disparitions d'entreprises sont difficiles à suivre et les radiations sont faites avec retard, d'où une pollution des fichiers difficile à apprécier. Le croisement de fichiers et des informations avec les autres administrations du secteur économique est indispensable.

Les CTT ont mis en œuvre de manière inégale des contrôles spécifiques relatifs au secteur (contrôle sur quai, en zones d'activité, contrôles en entreprises...) qui permettent une appréhension de la situation des entreprises inscrites au registre, les contrôles en dehors de ce champ étant rares. En l'absence de bilans analytiques et quantitatifs, au niveau régional ou au niveau national, seules les principales infractions peuvent être signalées : défaut de la copie de licence (conséquence soit d'une non-inscription soit d'un nombre de véhicules supérieur au nombre de licences), défaut de documents de gestion, surcharge de véhicules... Les infractions relatives au transport léger représentent de l'ordre 8 % des infractions relevées sur route et 4 % des infractions relevées en entreprise par les CTT.

Même si les CTT sont une des rares catégories de personnels du Ministère à connaître une croissance de leurs effectifs, les contrôles qu'ils effectuent dans le secteur du transport léger viennent en conflit avec les contrôles des plus de 3,5 t qui sont leur priorité. En effet, les plus de 3,5 t représentent 90 % de l'activité économique du TRM et sont soumis à une concurrence étrangère qui dés-

tabilise le secteur et ses emplois. De plus, ces contrôles sont suivis avec attention par les pouvoirs publics européens.

A l'intérieur d'un programme global de renforcement des contrôles par les CTT, un volet transport léger est à définir qui mette en oeuvre des méthodes adaptées : contrôles sur quais et pied d'immeubles sans FET, contrôles dans les zones portuaires et aéroportuaires ou certains points d'échanges (portes urbaines), croisement d'informations registre/DRTT/contrôles FET... Par ailleurs les échanges avec les autres administrations économiques ainsi que les URSSAF et la Caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés (CNAMTS) sont indispensables pour orienter les contrôles en entreprises en particulier dans les TPE. Les COLTI sont un cadre naturel à cette coopération où les services judiciaires sont présents.

Pour leur part, les ITT ont mis en place une action¹¹⁹ « coordonnée » relative aux entreprises du transport léger. Quatre points clefs de contrôles avaient été définis : la tenue des documents de décompte de la durée du travail, la référence de la convention collective applicable sur les bulletins de paye, le respect du salaire horaire conventionnel et le respect par l'employeur de la surveillance médicale des salariés. Les résultats des contrôles en entreprises effectués en 2003/2004 sont les suivants¹²⁰ :

- les contrôles ont porté sur 2 890 des 3 600 entreprises connues des DRTT¹²¹ ; sur ces 80 %, 34 % respectent les quatre points clés,
- 71 % mentionnent la convention collective applicable,
- 67 % respectent leurs obligations en matière de salaire conventionnel, les variations d'une région à l'autre sont extrêmement marquées et pour l'essentiel non expliquées,
- 59 % respectent les obligations en matière de visites médicales,
- les documents de contrôle de la durée du travail (LIC) ne sont pas tenus ou mal utilisés dans plus d'un cas sur deux.

Ce sont évidemment les règles formelles les moins coûteuses, telle la mention de la convention collective sur le bulletin de paie, qui sont le plus couramment respectées. Des procédures pénales allant jusqu'au délit d'obstacle ont été engagées lorsque des manœuvres ont été décelées ayant pour but d'empêcher la vérification de la durée du travail par les ITT.

Les CTT comme les ITT signalent les difficultés à localiser et contrôler les TPE et « artisans » : siège au domicile du dirigeant, boîte à lettres de domiciliation, micro-structures volatiles... Cette catégorie est donc sous représentée dans les contrôles en entreprises et amène probablement une appréciation « optimiste » du respect des règles sociales, mieux respectées dans les structures plus importantes du fait du contrôle social qui s'instaure.

Enfin faut-il souligner la nécessaire coopération des ITT et CTT ? Une expérimentation est en cours dans les régions Lorraine, Rhône-alpes, Aquitaine et Bretagne pour améliorer la cohérence et l'efficacité de l'action de ces services. Elle est freinée par quelques réticences : coté ITT par une hésitation sur la nécessité d'une inspection du travail spécifique aux transports, coté CTT par la crainte de voir les ITT (catégorie A) chapeauter les CTT (catégorie B). Sans entrer dans la problématique d'ensemble, le transport léger pourrait constituer un champ d'action concret où la lutte contre le travail illégal est fondamentale. Cette coopération doit aller au-delà d'échanges d'information sur

¹¹⁹ Action coordonnée n° 2 du programme 2003 : organiser le contrôle des entreprises de TRM utilisant des véhicules de 3,5 t et moins

¹²⁰ D'après document synthétique relatif au bilan 2003/2004 des actions coordonnées de l'IGTT

¹²¹ Pour 12 000 entreprises de moins de 3,5 t inscrites au registre dès le 1/1/2002 soit 1/10

les entreprises, les pratiques illégales ou limites ainsi que les zones à risques : des plans d'action spécifiques sont à élaborer, les ITT pouvant se charger des contrôles en entreprise (en l'absence de chrono tachygraphe) et les CTT des contrôles sur route, éventuellement sans FET.

A noter que les procès en requalification dont beaucoup font suite à des procès verbaux des ITT, ont fortement incité les donneurs d'ordre à contrôler l'inscription au registre du TRM et par conséquent les entreprises du secteur à s'inscrire.

L'extension du registre aux moins de 3,5 t s'est déroulé sans difficulté majeure dans la plupart des régions, même si la mise en œuvre a pu manquer d'homogénéité. Seule la région Ile de France, en dépit des efforts du service, a connu et connaît encore des difficultés dans la tenue de fichiers et les délais de réponse du fait principalement du gigantisme économique de la région : un plan d'action est souhaitable qui dépasse le strict cadre du transport léger.

Les contrôles relatifs effectués par les CTT et les ITT ont pris en compte le transport léger. Les ITT, en particulier, ont mené une action identifiée au niveau national qui a montré que seules un tiers des entreprises respectaient les quatre points clés de la réglementation du travail. Les CTT ont également mené des actions en ordre plus dispersé d'autant que leur priorité reste les plus de 3,5 t qui représentent 90 % de l'activité du TRM et qui connaît de sérieuses difficultés.

C'est l'action en matière de contrôles qui, outre le cas du registre de l'Ile de France, réclame le plus d'attention dans le secteur du transport léger dans l'objectif d'une meilleure efficacité. L'action dans le domaine, nécessairement interministérielle, passe par une bonne coopération ITT/CTT et pour le travail illégal, par des opérations dans le cadre des COLTI.

3) Emploi, conditions sociales et insertion

Le chiffre de 55 000 emplois (au 1/1/2005) a déjà été avancé pour les seules entreprises de moins de 3,5 t. L'emploi correspondant à l'ensemble des transports légers est de l'ordre de 70 000 si l'on inclut toutes les entreprises de TRM utilisant des véhicules de moins de 3,5 t.

Rapporté au nombre total d'emplois dans le TRM (364 000), les entreprises de transport léger représentent donc environ 15 % de l'emploi dans le transport routier de marchandises et le transport léger et 20 % si l'on se rapporte au TRM effectué par VUL. Une comparaison sur la seule zone courte (602L) montre que les entreprises de transport léger représentent 33 % de l'emploi.

D'après le rapport « Lieberman »¹²², le TRM, dans son ensemble, a perdu de l'ordre de 1 700 emplois (dont 1000 chauffeurs) par an en 2001/2002/2003, il devrait en perdre 6 000 en 2005 (dont 3 000 chauffeurs). Ces pertes proviennent du secteur des plus de 3,5 t, le secteur des moins de 3,5 t étant créateur d'emploi.

Le secteur du transport léger semble donc un amortisseur des difficultés des plus de 3,5 t du fait d'une part de la création d'entreprises spécifiques et d'autre part du développement du transport par VUL dans les entreprises de plus de 3,5 t. Les emplois de conducteurs du transport léger sont cependant moins qualifiés.

Les conditions de travail du secteur, au vu des seuls contrôles des ITT et de l'enquête IAURIF, paraissent difficiles notamment en terme d'horaire et particulièrement dans les TPE. Le cas des « artisans » -une entreprise sur deux- est encore plus préoccupant même si des progrès ont été

¹²²

Cf. « La modernisation du secteur du TRM » rapport CGPC par C. Lieberman [décembre 2005]

fait du fait de la « moralisation » du secteur. De plus les conditions de travail des chauffeurs livreurs du travail légers sont plus stressantes : circulation et stationnement, clients pas toujours présents et/ou très exigeants...

La convention collective applicable est la convention générale du TRM selon les catégories autre personnel roulant ou conducteur de messagerie. Un avenant relatif aux coursiers est en cours d'approbation.

Aucune donnée n'a été recensée sur la typologie des conducteurs du transport léger. Aux dires des professionnels, le secteur offre des possibilités d'insertion pour les jeunes sans qualification, les chômeurs... De ce point de vue, deux cas de réussite font rêver les entrants : en France, Jet Service, société de coursiers lyonnais fondée en 1973 par R. Caille et rachetée 300 millions d'euros par TNT / La Poste néerlandaise, aux Etats-Unis, UPS (1^o intégrateur mondial) fondé par J. Casey en 1907 avec six coursiers¹²³.

Une étude mériterait d'être faite pour mieux cerner la typologie des conducteurs du transport léger, leur parcours ainsi que leurs conditions de travail. Elle pourrait contribuer au bilan social des transports établi par le Comité national des transports (CNT) : ce bilan fournit peu d'indications sur ce secteur des transports.

A noter que divers professionnels du secteur ont évoqué des difficultés de recrutement et une instabilité du personnel de conduite. Ce point mérite attention.

Le transport léger représente de l'ordre de 55 000 emplois en se limitant aux seules entreprises de moins de 3,5 t. Il apparaît comme un amortisseur de difficulté pour le TRM.

Les conditions sociales paraissent cependant difficiles en raison de l'insuffisant respect de la réglementation du travail particulièrement des horaires, elles s'ajoutent à un travail stressant. Par ailleurs les « artisans » sont une catégorie non soumise à la législation sur la durée du travail et leurs horaires sont souvent excessifs.

Cependant, le transport léger constitue, aux dires de la profession, un secteur favorisant l'insertion, caractéristique qui mérite attention.

4) Sécurité routière

Contrairement à une idée reçue, les VUL ne paraissent pas, d'après les statistiques de l'ONSIR, être une catégorie de véhicules particulièrement impliquée dans les accidents de la circulation routière, à la différence des deux roues motorisés par exemple. Toutefois, leur taux de responsabilité présumée en cas d'accident est important. Une explication pourrait être dans l'adresse et le mode de conduite des conducteurs de VUL.

Ces éléments ne distinguent compte propre et compte d'autrui, en l'absence de statistiques plus fines.

Sous l'angle de la vitesse autorisée, les VUL sont plus fréquemment en dépassement que les VL. Ce point est particulièrement important car, outre les implications en terme de sécurité routière, le non-respect des vitesses autorisées fausse les conditions de concurrence. Il plaide pour des mesures spécifiques permettant de restreindre la vitesse des VUL.

¹²³ D'après « dix ans de prise de participation dans le TRM par SG/DAEI/SESP [juin 2004]

Le risque lié aux deux roues est particulièrement mis en relief par les statistiques de la sécurité routière. Il est cependant impossible de distinguer dans les données actuelles les particuliers -les plus nombreux-, le compte propre (livreurs de pizzas) -qui viennent probablement après en nombre, et le compte d'autrui, dont les effectifs sont réduits.

L'accentuation des contrôles de vitesse (automatique ou pas) couplée « à la mécanique » sévère –particulièrement pour les conducteurs professionnels- du permis à points, l'extension des zones 30 en ville répondent à ces éléments d'analyse. Faut-il aller plus loin ? L'éducation routière en entreprise est sûrement un axe à favoriser dans le cadre de la prévention des accidents du travail : une action spécifique au grand rouleur est évoquée entre la DSCR et la CNAMTS. La question d'une professionnalisation des conducteurs par une formation particulière obligatoire est un point souvent évoqué qui sera examiné dans le paragraphe suivant.

Le dépassement de la vitesse autorisée par les VUL est un point préoccupant tant sous l'angle de la sécurité routière que du respect des conditions de concurrence. Il est cependant impossible de distinguer dans les statistiques disponibles compte propre et compte d'autrui.

Les contrôles de vitesse, le permis à points, l'extension des zones 30 en ville répondent aux éléments d'analyse sur l'accidentologie des VUL.

Au-delà l'éducation routière en entreprise est à favoriser dans le cadre de l'éducation routière. Une formation obligatoire spécifique pour les conducteurs de VUL est un thème récurrent qui mérite attention (cf. plus loin).

5) A propos de mesures souvent évoquées pour le transport léger

Il a déjà été mentionné que le parc VUL pour transport pour compte d'autrui représentait de l'ordre de 1% du parc français de VUL, lequel se partage entre 1/3 particuliers et 2/3 professionnels. Les professionnels détenteurs de VUL appartiennent par ordre décroissant aux secteurs : construction (24 %), commerce (17 %) agriculture/sylviculture/pêche (16 %) services aux entreprises (12 %)...

La faible représentation du compte d'autrui dans ce parc de véhicules couplé à la l'égalité devant la loi et l'impôt impose la prudence dans la mise en œuvre de mesures souvent évoquées.

Rendre obligatoire le chrono tachygraphe :

Ce dispositif correspond aujourd'hui à l'application du RSE aux plus de 3,5 t. L'objectif visé serait de peser sur le temps de conduite maximale en continue et le temps de conduite journalier maximum en particulier des « artisans », les conducteurs regagnant leur domicile tous les soirs. Le rendre obligatoire sur les VUL suppose d'étendre le RSE à ces véhicules.

Or la fréquence des arrêts pour livraisons – raison d'être du transport léger- et la pause du repas devraient permettre de respecter sans difficulté des règles du RSE (cf. tableau 7 page 30). Il en serait de même pour les VUL -la majorité- employés en dehors du transport léger.

Le chrono tachygraphe serait plus justifié par les préoccupations de sécurité routière (dépassement de vitesse autorisée, relevé de comportement en cas d'accident grave...) d'autant que, monté en grande série, son prix devrait descendre entre 150 et 500 € dans des versions éventuellement simplifiées (ex. pas de carte conducteur). Il ne serait guère envisageable de limiter son obliga-

tion aux seuls VUL du transport léger et la véritable question serait celle de son extension aux VL, la distinction VL/VUL étant parfois difficile.

Le temps d'équipement de l'ensemble du parc serait d'environ dix ans compte tenu de l'âge moyen des VUL.

Rendre obligatoire un limiteur de vitesse :

Ce dispositif tend à se généraliser sur les VL sous forme de régulateur de vitesse qui ne sont pas bornés. Son obligation, au nom de la sécurité routière sur tous les VUL est envisageable sous réserve de définir une vitesse limite spécifique qui pourrait être par exemple 110 km/heure.

Une telle mesure poserait la question d'un traitement différencié entre VL et VUL même si les VUL sont, statistiquement, plus souvent en dépassement de vitesse autorisée que les VL.

Rendre obligatoire un éthylotest anti-démarrage :

Cette mesure est envisagée par certains pays sur l'ensemble de leur parc de véhicules routiers. Comme la mesure précédente elle poserait la question d'un traitement différencié entre VL et VUL.

Rendre obligatoire un indicateur de surcharge :

Les contrôles des CTT montrent un taux de surcharge important des VUL du compte d'autrui.

Cette mesure touche à la fonction fondamentale des VUL (compte propre + compte d'autrui) et alerterait les conducteurs sur leur charge. La parade consistant à rendre inopérant le dispositif pourrait être sanctionnée. Monté en série, le coût de revient du dispositif devrait être inférieur à 10 €.

Définir des règles spécifiques pour le contrôle technique des VUL :

Les règles du contrôle technique relatives aux VUL sont les mêmes pour tous les véhicules inférieurs à 3,5 t (à l'exception d'un contrôle de pollution supplémentaire des VUL). Le bilan de ces contrôles laisse apparaître un état légèrement moins bon des VUL, explicable par le kilométrage qu'ils parcourent.

Pour améliorer l'état du parc et leur fiabilité, il est envisageable de raccourcir les délais des contrôles techniques : par exemple trois ans pour la première visite puis tous les ans.

Une telle mesure nécessiterait de bien définir la notion de VUL et éventuellement la catégorie de VUL qui serait soumis à cette mesure : par exemple VUL de plus de 0,5 t de CU.

Rendre obligatoire une formation spécifique des conducteurs du transport léger

Les éléments de réflexion à propos d'une telle mesure sont les suivants :

- la limite de 14 m³ au delà de laquelle la FCOS était obligatoire pour les 3,5 t a été récemment levée dans un souci de simplification administrative : difficulté à contrôler le volume d'un véhicule, faible population concernée...
- la distinction compte propre / compte d'autrui vient d'être supprimée pour les + de 3,5 t et il paraît difficile de la rétablir pour les - de 3,5 t sans s'exposer à des recours contentieux,
- le rapport compte propre / compte d'autrui s'inverse entre les + des 3,5 t -qui nécessitent FCOS ou FIMO- et les moins de 3,5 t,
- la notion de « grand rouleur » paraît plus pertinente que la notion de « conducteur de VUL » mais n'est pas susceptible d'être liée à une formation obligatoire qui serait plus exigeante que le permis B,

- la question pourrait éventuellement être contournée par une limitation du cubage des VUL (14 m³ ?).

Une mesure tendant à rendre obligatoire une formation spécifique obligatoire des conducteurs du transport léger paraît difficile à mettre en œuvre et d'un intérêt qui reste à prouver en terme de sécurité routière. L'éducation routière (stage « grand rouleur ») dans le cadre de l'entreprise, avec le concours de la CNAMTS, est le moyen d'action à privilégier.

Hausser le niveau des conditions exigibles pour l'inscription au registre des - de 3,5 t :

Ce point est à étudier attentivement en concertation avec la profession. Elle pose la question de l'existence de deux catégories de véhicules correspondant à la licence de transports intérieurs les [0, 3,5 t] et les [3,5 t, 6 t]. Rappelons que certains pays européens n'ont fait qu'une seule catégorie avec des conditions d'inscription au registre unique et que les textes européens permettent un telle mesure qui simplifierait le travail des entreprises et des services . Elle est à dissocier des aspects relatifs à la formation des conducteurs (FCOS, FIMO).

Une étude paraît souhaitable sur ce point à réaliser avec la profession

A noter que sur toutes les mesures évoquées une comparaison avec nos voisins européens est indispensable afin d'éviter des effets pervers tant sur les constructeurs d'automobile que les entreprises du secteur.

Le poids du parc de VUL affectés au transport léger pour compte d'autrui (1 % des VUL) couplé à la nécessaire égalité devant la loi impose la prudence dans la mise en place de mesures destinées à mieux réguler le secteur du transport léger.

L'obligation du chrono tachygraphe pour les VUL paraît de peu d'intérêt et seule l'obligation d'un indicateur de surcharge, dispositif peu coûteux, est à discuter avec la profession. L'intérêt d'une augmentation de fréquence des contrôles techniques reste à prouver.

L'éducation routière en entreprises en liaison avec la CNAMTS est le moyen à privilégier pour prévenir de manière spécifique les risques routiers liés aux VUL.

6) Conclusion sur l'impact de la loi de 1998

Au terme de cette analyse, il peut être affirmé que l'extension du registre a eu un impact positif sur le secteur du transport léger, secteur en expansion du TRM.

Elle a permis, notamment, un recensement -à environ 80 %- des entreprises du transport léger, l'amélioration de la connaissance du secteur et grâce aux contrôles, qui ont pu être effectués par les CTT et ITT du fait de l'existence du registre, un progrès dans les conditions sociales du secteur. La jurisprudence relative aux requalifications de contrat des messagers « limites » a été également un puissant levier pour inciter les donneurs d'ordre à s'assurer du sérieux de leurs sous-traitants.

Cette affirmation doit cependant être nuancée :

- les règles sociales sont largement inappliquées notamment dans les grandes régions économiques comme l'Ile de France,
- les « artisans » qui représentent une entreprises sur deux restent dans la dépendance des donneurs d'ordres et ne peuvent s'en échapper qu'avec des horaires excessifs et des prix anormalement bas,
- une zone grise subsiste qui représente de l'ordre de 15 % maximum du CA du secteur.

Le secteur du transport léger reste cependant un secteur porteur d'emploi et où une ascension sociale reste possible. Toutefois le secteur connaît des difficultés de recrutement et une instabilité de son personnel de conduite.

Aussi, les évolutions parfois évoquées de la réglementation doivent être évaluées notamment au regard :

- sinon du rétablissement du plein emploi, du moins de la préservation des emplois existants dans le TRM,
- de la concurrence étrangère, qui si elle est aujourd'hui marginale, pourrait se développer venant de ressortissant de l'Union parlant français ou d'entreprises basées dans des pays à la législation moins contraignantes comme le Luxembourg,
- de l'extension probable de la zone grise précitée si une réglementation plus dure que l'actuelle était mise en place,
- d'une analyse coût/avantage qui n'avait manifestement pas été effectuée avant le vote de la loi de 1998 : en particulier tout durcissement de la réglementation devrait s'accompagner d'un accroissement des contrôles au moins pendant quelques années.

Ce constat plaide pour une meilleure application de la réglementation existante avant de songer à des durcissements dans les conditions de capacité financières ou l'obligation du chronotachygraphe, dont l'intérêt reste en outre à prouver dans le cas du transport léger.

L'effort de l'administration doit donc porter sur la tenue des registres, en particulier en Ile de France ainsi que sur les contrôles spécifiques au secteur, d'abord entre CTT et ITT, ensuite en interministériel dans le cadre des COLTI en particulier.

L'extension du registre aux moins de 3,5 t couplée aux contrôles qui ont suivi ainsi qu'aux effets de la jurisprudence a contribué à « moraliser » ce secteur qui appartient désormais au TRM. Il connaît d'ailleurs une croissance notable et représente environ 10 % du TRM en Gt/km.

Le constat positif sur la mise en oeuvre de la loi de 1998 doit cependant être nuancé : il existe toujours des pratiques sociales anormales et un travail illégal non négligeable sur fond de conditions de travail difficiles en milieu urbain dense..

L'effort des services et de l'administration centrale doit porter sur la tenue des registres (radiations, amélioration des délais) en particulier en région Ile de France, et sur l'optimisation des contrôles tant en interne au Ministère qu'en interministériel sous l'égide des Préfets.

Enfin la profession doit s'interroger sur sa possible contribution en dehors d'une réglementation déjà lourde.

V) PROPOSITIONS

1) Les suites du rapport H. Defoug et M. Pfazlgraf

L'établissement du présent rapport donne l'opportunité de faire le point des propositions faites en mars 1998 par MM Defoug et Pfazlgraph :

- **approfondir la connaissance du secteur :**

Si les données des EAE, du FCA et celles à la sécurité routière existaient en 1998, elles se sont améliorées. En revanche, l'enquête utilisation des VUL, les fichiers GRECO et les enquêtes relatives aux livraisons en ville sont apparus depuis. La fiabilité des fichiers GRECO doit cependant être améliorée par la mise en œuvre d'un plan qualité tant en matière de tenue du registre que de contrôles : ce plan qualité passe par l'utilisation systématique des micro-ordinateurs portables dont disposent les CTT et la mise au point de nouvelles procédures comme les croisements de fichier avec d'autres sources (INSEE, services fiscaux...).

Par ailleurs l'introduction de quelques précisions supplémentaires dans l'enquête EAE (sous-traitance, transport léger dans les entreprises de plus de 3,5 t), le FAC (fourgons, fourgonnettes), l'enquête sur l'utilisation des VUL (compte d'autrui hors TRM, kilomètres parcourus) dont la fréquence pourrait éventuellement être raccourcie et les fiches BACC (compte d'autrui) ainsi que l'harmonisation de certaines notions (groupe de travail sur les VUL ?) permettraient de meilleures analyses. Toutefois le raffinement qui en résulte doit être relativisé par le poids du transport léger : 7 % du CA du TRM mais 15 % des emplois.

Diverses études seraient utiles améliorer la connaissance du secteur : analyses détaillées des contrôles effectués, typologie et conditions de travail des conducteurs, état des VUL du transport léger, comparaison des données GRECO/EAE/FCA, rétrospective du transport léger sur 15 ans, marché de l'emploi dans le transport léger, accidentologie des VUL employés dans le compte d'autrui, comparaison des modes de contrôles du TRM dans les principaux pays de l'Union...

- **approfondir la connaissance de la réglementation dans les autres pays de l'Union européenne :**

La connaissance de la réglementation relative aux moins de 3,5 t dans les pays de l'Union et pays frontaliers (Suisse) reste très imparfaite d'autant que l'administration européenne s'intéresse peu au sujet¹²⁴... Seule l'Allemagne a évoqué, lors de la révision en cours du RSE, la possibilité d'installer un chrono tachygraphe sur les VUL, sans doute pour favoriser Siemens, principal fabricant européen de ce type de dispositif.

Une étude comparée de réglementation et de son application pourrait se doubler d'une analyse de la situation des marchés et des phénomènes de concurrence intracommunautaire¹²⁵. Elle pourrait être menée en collaboration avec l'International Road Union (IRU) à partir d'un financement communautaire.

- **clarifier la terminologie :**

Il existe toujours une certaine confusion dans les termes, du flou dans d'autres, des redondances de dénomination... Le SNTL a élaboré un dictionnaire du transport léger, d'autres initiatives sont souhaitables afin d'élaborer un lexique commun.

¹²⁴ Une recherche effectuée par M. X. Guérin (DGMT/DTMRF/MEI) n'a pas permis de recenser une référence spécifique.

¹²⁵ + Suisse

- **étendre au transport léger le champ de compétence de l'IGTT et des DRE :**

Cette extension découle de la loi de 1998, les deux roues en ont cependant été exclus. Il faut néanmoins remarquer que la compétence de l'ITT aurait pu être étendue sans modifier la LOTI en amendant le code du travail.

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

La notion de loueur désigne dans le TRM une entreprise qui fournit véhicule et conducteur alors que le terme est souvent employé dans le langage courant pour une entreprise qui fournit seulement un véhicule. Les termes sous-traitant et loueur correspondent au même concept mais sont employés l'un dans le transport léger et l'autre dans le TRM de plus de 3,5 t. Il s'agit donc d'une distinction relative aux conditions d'exercice de la profession de transporteur et non d'une différence de nature d'entreprise que le registre prendrait en compte. La notion de conducteur mis à disposition s'inscrit dans le droit du travail.

- **élaborer de nouvelles règles conventionnelles :**

L'avenant relatif aux coursiers de la convention nationale du transport routier répond à cette recommandation et est en cours d'approbation.

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

Les statistiques de sécurité routière ne montrent pas de dangerosité particulière des VUL sans que compte propre et compte d'autrui puissent être distingués. En fait ce point soulève la question de l'extension du chrono tachygraphe aux VUL dans leur ensemble. Cette extension a été écartée précédemment.

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

Ces registres existent et découlent soit de la législation du TRM soit des règles de comptabilité (bon de commandes, factures). La question est moins de l'existence de ces registres que de leur contrôle et des moyens nécessaires pour détecter les prix anormalement bas par exemple.

- **tenir en DRE la liste des transporteurs légers inscrits au registre :**

Ces listes existent et découlent de l'extension du registre. Elles sont désormais accessibles via GRECO y compris au niveau national. Des expérimentations sont en cours pour les rendre accessibles aux donneurs d'ordre via internet.

Les recommandations du rapport de MM Defoug et Pfalzgraf ont largement été suivies sous l'effet de l'extension du registre. Deux points méritent cependant attention : les deux roues (cf. plus loin) et l'amélioration de la connaissance du secteur.

Celle-ci peut encore être approfondie d'autant que le développement du transport léger se poursuit. Cet approfondissement passe par l'amélioration de GRECO et une meilleure prise en compte du transport léger dans l'EAE.

Un rapprochement annuel entre SESP et DGMT autour du transport léger pourrait s'accompagner d'une concertation biennale plus large entre DGMT (DTMR/TR et SG/AG), SESP, DSCR, DRAST/PREDIT et INRETS (enquête chargeur). L'ensemble du dispositif permettrait des échanges sur le secteur et l'élaboration d'axes communs de travail.

2) La poursuite de l'assainissement du secteur

L'extension du registre aux moins de 3,5 t a permis une première « moralisation » du secteur du transport léger. Plus de cinq ans après, l'enjeu du secteur est celui d'une professionnalisation accrue avec pour objectif l'efficacité de la chaîne du transport.

Dans cette perspective, l'alourdissement de la réglementation -dans un secteur où elle est déjà importante comparativement à certains pays européens comme l'Allemagne- ne paraît pas souhaitable et serait même contre productive. Des mesures ciblées relatives aux VUL dans leur ensemble et ayant pour préoccupation la sécurité routière ne sont cependant pas à exclure : indicateur de surcharge, limiteur de vitesse avec fixation d'une vitesse limite pour les VUL (110 km/heure), augmentation de fréquence des contrôles technique des VUL.

L'effort de l'administration doit donc porter sur le respect de la réglementation existante, condition de la régulation économique et sociale du secteur. Les contrôles sur route et en entreprise (avec une attention spéciales aux TPE) sont à ce titre essentiels. Ils s'inscrivent dans une double priorité : d'une part les contrôles sur route des plus de 3,5 t et d'autre part la lutte contre le travail illégal.

En interne au Ministère, la coopération entre CTT et ITT pourrait trouver dans le transport léger un champ d'action privilégié et mérite réflexion dans le cadre du comité de pilotage créé par le Secrétariat général sur le rapprochement DRE/DTT. Il est cependant souhaitable d'avoir une approche interministérielle sur le thème du transport léger avec les FET intervenant en milieu urbain, les services économiques (contrôles de prix anormalement bas). Les croisements de fichiers avec l'INSEE (SIRENE), les services fiscaux (liasses fiscales), l'URSSAF et la CNAMTS sont indispensables à la détection des entreprises fraudeuses et notamment « fantômes ». Par ailleurs les COLTI constituent le lieu privilégié et interministériel par nature de la lutte contre le travail illégal.

Par ailleurs la profession -dans son ensemble- pourrait instaurer un signe de qualité (QualiTL ?) de même que dans le secteur du bâtiment (Qualibat) ou du déménagement. Pour faciliter la démarche, le Ministère pourrait financer une étude de faisabilité supervisée par un comité de pilotage avec la profession : position des acteurs, expérience d'autres branches professionnelles, contenu du signe de qualité (ex. position de l'entreprise au regard de la réglementation, formation des conducteurs, état du parc...), financement...

Les concertations avec les municipalités sur le thème des livraisons en ville font partie de cette professionnalisation : on se rapportera à la charte récemment signée entre les organisations professionnelles et la Mairie de Paris et plus généralement à l'émergence de « codes de la rue ».

Une professionnalisation accrue paraît inéluctable dans le transport léger.

Les contrôles en entreprise et sur route revêtent dans cette perspective une importance fondamentale. Ils doivent être planifiés en liaison entre ITT et CTT et s'inscrire dans une approche interministérielle notamment dans le cadre des COLTI.

Parmi les mesures réglementaires envisageables seules l'obligation d'indicateur de surcharge et l'augmentation de fréquence des contrôles techniques paraissent porteur d'effets en terme de sécurité routière.

La profession, dans son ensemble, pourrait quant à elle, examiner la faisabilité de l'instauration d'un signe de qualité (QualiTL) à l'issue d'une étude à laquelle elle participerait et qui serait financée par la DGMT.

3) Les deux roues

La récente extension du registre aux deux roues motorisés à l'occasion du vote par le Parlement, fin 2005 de la loi « sécurité et développement des transports » a déjà été abordée en II 1). L'article 24 de la loi précitée modifie l'article 36 de la « LOTI » et touche aussi bien le transport public de voyageurs que celui de marchandises. Il doit être mis en oeuvre avant le 1^o janvier 2007.

Cette évolution parachève l'extension du registre TRM. Si la principale justification évoquée au cours des débats parlementaires est la sécurité routière, la régulation de la concurrence était également évoquée par les professionnels intervenant dans ce sous-secteur du transport léger (cf. audition du SNTL).

Les entreprises concernées sont de l'ordre de 1 000, essentiellement concentrées en région parisienne et dans les grandes métropoles (Lyon, Marseille, Lille). L'extension ne concerne pas les nombreux « livreurs de pizza » qui interviennent dans le cadre du compte propre.

En ce qui concerne l'application de loi au TRM, deux scénarios sont possibles :

- de même que pour les moins 3,5 t à l'intérieur du TRM, créer une catégorie deux roues motorisés avec une licence particulière pour les entreprises détenant exclusivement de tels véhicules (avec des conditions de capacité financières et professionnels adaptées), des copies conformes de licences afférentes aux seuls deux roues...
- étendre le champ des moins de 3,5 t aux deux roues motorisés avec : i) pour les entreprises existantes, une preuve d'activité tenant lieu de justificatif de capacité professionnelle et le respect de la capacité financière, ii) pour les entreprises nouvelles, inscription au registre selon les mêmes exigences que pour les entreprises actuelles de moins de 3,5 t.

Si le premier scénario peut paraître instaurer une étanchéité entre deux roues et quatre roues, cette apparence est à nuancer fortement :

- beaucoup d'entreprises de course mettent en oeuvre à la fois des deux roues et des quatre roues et sont donc déjà inscrites au registre,
- la création d'une sous catégorie deux roues motorisés conduira à des capacités financières et professionnelles logiquement moindres que pour les quatre roues à l'exemple des moins de 3,5 t par rapport au moins de 6 t,
- il entraînera une grande complexité administrative pour les entreprises et les services (registre et contrôles) et nuira donc à une application rapide¹²⁶ et efficace de la loi.

Il paraît donc préférable de choisir le second scénario qui, s'il conduit à accepter à la mise en place de l'extension des entreprises exclusivement deux roues sur preuve d'activité existante, sera beaucoup plus exigeant pour les nouveaux entrants en ce qui concerne les capacités financières et professionnelles. La contrainte de capacité financière pèsera au fil du temps de manière plus accentuée sur les nouveaux entrants comme sur les entreprises existantes. De plus la nécessité d'un décret en Conseil d'Etat n'est pas avérée dans ce scénario et s'il est nécessaire, il pourrait être très simple à la différence de la première hypothèse.

Selon des dispositions similaires à celles adoptées pour les moins de 3,5 t. l'extension du registre aux deux roues motorisés est à mettre en place pour les nouveaux entrants au 1/01/2007 ; pour les entreprises existantes, une preuve d'activité avant cette date pourrait dispenser de justificatif

¹²⁶ L'obligation de mise en application de la loi au 1/01/2007 serait en particulier difficile à tenir : nécessité de modifier GRECO, édition de copie conformes spécifiques...

de capacité professionnelle et la régularisation de l'inscription intervenir avant le 1/01/2008 (voir le 1/07/2008). Plus l'extension du registre sera rapide, plus rigoureuses seront les instructions données aux services et plus les effets pervers comme la création d'entreprises de courses avant le 1/1/2007 seront maîtrisés.

Un point particulier nécessitera examen : il s'agit de la pratique courante dans les entreprises de course consistant à payer le conducteur et son véhicule -généralement un scooter qui lui appartient- au kilomètre. A partir de leur inscription les entreprises devront salarier leur conducteur et louer leur véhicule -même s'il appartient au conducteur- si elles ne veulent pas fournir un véhicule de la société, pour des raisons de maintenance par exemple. A défaut de ces précautions juridiques, les entreprises souhaitant pérenniser ce mode de fonctionnement devront demander aux conducteurs qu'elles emploient de s'inscrire au registre à titre d'« artisan ».

En ce qui concerne l'application de loi au transport de voyageurs, elle s'inscrit dans l'élaboration du décret qui devrait se substituer au décret du 16 août 1985. Il est en cours d'arbitrage pour être soumis au Conseil d'Etat en septembre. Les entreprises mettant en œuvre des deux roues motorisés de manière exclusive ou pas devraient remplir les mêmes conditions que les autres entreprises. Deux points pourraient soulever débat : la qualification de transport public et l'articulation avec les taxis qui sont dans le champ de compétence du Ministère de l'Intérieur.

Il restera à cadrer les contrôles qui accompagneront cette extension. Les ITT devraient avoir un rôle majeur dans ces contrôles qui s'effectueront principalement en entreprises compte tenu des prestations.

L'extension du registre aux deux roues motorisés suppose de choisir entre deux scénarios, l'un créant -comme dans le passé pour les 3,5 t- une gestion particulière pour ces véhicules et les entreprises qui les emploient exclusivement, l'autre étendant la réglementation des moins de 3,5 t à ces mêmes véhicules et entreprises.

La deuxième solution est plus exigeante à moyen terme et « tirerait » ce sous-secteur vers le haut. Toutefois, une grande rigueur est à mettre en œuvre pour limiter l'inscription au registre des entreprises existantes qui ne disposerait pas, par exemple d'une capacité financière suffisante.

Par ailleurs un examen juridique attentif est à réaliser tant pour la mise en application de la loi (décret ou arrêté ?) que dans la mise en conformité des pratiques actuelles.

4) Des mesures financières pour les moins de 3,5 t ?

A l'annonce, fin 2005 des mesures en faveur du TRM le transport léger a eu le sentiment de n'être pas entendu. Depuis, la suppression de la « vignette » est intervenu, montrant que les pouvoirs publics ne négligeait pas le transport léger.

Si, comme d'autres secteurs économiques, le transport léger doit faire face à un renchérissement du coût du gazole, il est difficile à l'Etat de prendre des mesures spécifiques au transport léger :

- le secteur ne connaît pas une situation économique difficile même si les donneurs d'ordre pèsent sur les prix et jouent de la concurrence,
- les instances européennes interdisent les aides directes hors les secteurs en difficultés,
- le transport léger n'est pas soumis à une concurrence étrangère significative qui justifierait l'intervention de ces mêmes instances,

- la concurrence n'est pas faussée par des écarts du prix du carburant comme dans le transport international (d'où le gazole professionnel),
- l'importance du compte propre dans l'utilisation des VUL couplée à la nécessaire égalité devant l'impôt empêche de prendre des mesures budgétairement supportables pour l'Etat.

L'exemple souvent cité des pêcheurs correspond précisément à un secteur économique en difficulté. Quant aux taxis et aux agriculteurs, ils bénéficient dans la plupart des pays européens de politiques dérogatoires dont la remise en cause n'est pas exclue.

A la différence du TRM à l'international, le transport léger ne connaît pas une situation difficile, un plan d'aide au secteur n'est donc pas de mise d'autant que la suppression de la vignette et extension du registre aux deux roues montrent que les pouvoirs publics sont sensibles aux demandes du secteur.

5) Les moins de 3,5 t et la sécurité routière

En l'absence de constat d'une accidentologie particulière des VUL, compte tenu des efforts généraux faits en matière de sécurité routière, les mesures spécifiques au transport léger sont à rechercher dans l'éducation routière en entreprise et éventuellement dans la mise en place d'indicateur de surcharge ainsi que dans l'augmentation de la fréquence des contrôles techniques des VUL.

Bien sur, la distinction compte propre / compte d'autrui a peu de sens dans les orientations ci-dessus, un effort d'analyse sur ce point serait cependant utile.

L'éducation routière en entreprises et la mise en place d'indicateur de surcharge sont les pistes à explorer pour améliorer la sécurité routière liée aux VUL.

6) Sous-traitance et prix anormalement bas

Si les conditions juridiques de la sous-traitance se sont améliorées, les prix « subis » par les « artisans » sont dans certains cas anormalement bas. Ces pratiques faussent la concurrence et sont liées à l'instabilité des TPE, aux conditions de travail très dures des « artisans », à l'absence de contrat écrit...

En parallèle à la lutte contre le travail illégal une action particulière sur les prix anormalement bas pourrait être menée dans le secteur du transport léger sur les bases du code de commerce et de 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 transport routier de marchandises.

Une telle action supposerait une concertation avec le MINEFI : Direction générale de la concurrence de la consommation et de la répression des fraudes (DGCCRF) et Direction générale des douanes et droits indirects (DGDDI). Par ailleurs elle devrait logiquement s'inscrire dans un plan annuel de contrôle sur le transport routier concernant à la fois ITT et CTT.

Une action particulière sur les prix anormalement bas dans le transport léger pourrait être menée en concertation avec le MINEFI.

7) La modernisation des services transport et la simplification des procédures administratives

L'amélioration de l'action du Ministère dans le secteur du transport léger s'inscrit dans l'évolution des services transports en DRE, ceux-ci représentant environ 50 % des effectifs de ces directions. Ce point débordant le cadre de la mission, il est ici fait part d'éléments de réflexion à débattre.

Téléprocédures

La systématisation des téléprocédures dans le TRM est une conséquence du développement de « l'administration en ligne » et plus généralement de la modernisation de la gestion des administrations. Elle est inséparable de la consultation en ligne du registre des transporteurs, de guides de procédures...

Pour ce qui concerne le TRM, seraient concernées : les déclarations de convois exceptionnel, les demandes de copie conforme de licence, la déclaration de capacité financière....

Il est attendu de cette mise en œuvre des gains de productivité qui, à effectif constant, permettront de renforcer les contrôles effectués par les CTT. Elles doivent nécessairement s'accompagner d'un changement des méthodes de travail voire de la culture des services transports. La généralisation des téléprocédures doit aller de pair avec la vérification a posteriori de déclaration des entreprises.

Sur ces deux derniers points, la création d'un groupe de travail avec intervention éventuelle d'un consultant extérieur pourrait être utile.

GRECO

Cette application informatique est l'outil structurant des services transport tant en matière de tenue du registre que de gestion des contrôles. Si des progrès importants ont été faits dans la qualité de l'outil et son utilisation, d'autres restent à faire :

- évolution de l'outil et de son support matériel : un plan d'évolution a été défini qui s'est concrétisée par l'équipement des CTT en micro-ordinateurs portables, par un accès en ligne (via i²) aux fichiers désormais tenus au niveau national... D'autres améliorations sont à réaliser comme la réécriture à l'aide de progiciel standard du marché...
- croisement de fichiers, comme le fichier SIRENE, avec d'autres administrations : ce point est fondamental pour effectuer les radiations et éviter la pollution des fichiers, disposer des liasses fiscales pour vérifier la capacité financière des entreprises et éviter aux entreprises de fournir les mêmes renseignements à deux administrations différentes,
- disponibilité d'un outil infocentre performant et facile à utiliser : ce point est particulièrement important pour les services qui pourraient ainsi établir des tableaux de suivi¹²⁷ et réaliser des études sectorielles et/ou comparatives avec d'autres régions,
- intégration de l'outil informatique ACONIT relatif aux contrôles des ITT : il serait ainsi possible de disposer d'une base des données relatives aux contrôles effectués par le Ministère dans le TRM
- mise en œuvre d'un plan qualité : il aurait pour objectif d'améliorer l'appropriation de l'outil par les services et d'assurer la fiabilité des données.

¹²⁷ Voir les tableaux de suivi des contrôles routiers établis par la DRE de Champagne-Ardenne et présentés à l'assemblée régionale de la FNTR ; aujourd'hui beaucoup d'entre eux pratiquent une double saisie pour établir ces tableaux.

Le chantier GRECO est lié au management des services transport (cf. plus loin) à travers la production de tableau de suivi trimestriel (national et par régions) du registre et des contrôles ainsi que l'établissement d'un bilan annuel.

Note annuelle d'orientation sur les contrôles

Le besoin d'une note annuelle d'orientation relative aux contrôles à effectuer par les ITT et CTT est généralement ressentie devant les demandes exprimées par la profession (camions étrangers, transports léger), les instances européennes (RSE) ou les pouvoirs publics français (travail illégal). Ces demandes peuvent en effet être contradictoires à effectifs stabilisés et champ du TRM en extension (deux roues).

CTT

Le récent rapport Massin a fait le point de la situation de ces personnels et proposer des évolutions. Celles-ci ne peuvent que contribuer à améliorer l'efficacité du dispositif de contrôles par les CTT.

Un point mérite d'être abordé sans tabou : la possibilité de contrôles hors la présence de FET. Cette pratique s'effectue de manière limitée sur la base du volontariat (ex : aux péages) et est plus fréquente dans le transport léger (ex : contrôles sur quai). Ce sujet est à aborder sans tabou en associant éventuellement la question d'un uniforme pour les CTT, solution choisie par certains pays européens.

Rapprochement DRE / DRTT

A partir du bilan des expérimentations encours, il conviendra de trancher sur les différents scénarios envisageables.

Management interne des services transport

Une action de formation/ action pourrait être développée sur la base d'un bilan.

Divers

On rappellera ici la nécessité d'un plan d'action sur le TRM en Ile de France ainsi que la proposition d'une étude en liaison avec la profession pour unifier la licence de transports intérieurs sans distinguer [0, 3,5 t] et [3,5 t, 6 t].

La mise place des téléprocédures et l'évolution de l'application informatique GRECO conditionnent une meilleure efficacité des services transports : ce sont donc des enjeux prioritaires.

Parmi les autres propositions le lancement une étude en liaison avec la profession pour unifier la licence de transports intérieurs sans distinguer [0, 3,5 t] et [3,5 t, 6 t] mérite attention.

8) Les nouvelles technologies

Lors des enquêtes menées par l'IAURIF, il avait été noté l'utilisation quasi-systématique par les conducteurs du transport léger de téléphone mobile. Par ailleurs l'utilisation de « douchettes » associées à un micro ordinateur et un téléphone mobile se développe chez les grands messagers pour suivre les colis et les circuits de livraisons.

Le couplage GPS, téléphone mobile offre de nombreuses perspectives : orientations, localisation, suivi depuis un PC, repérage anti-vol : il pourrait être intéressant de lancer une étude sur ces perspectives dans le cadre d'un programme de recherche.

Par ailleurs l'évolution des véhicules est un sujet en soi qui fait l'objet d'études générales mais aussi d'études spécifiques ciblées sur les livraisons dans le cadre du PREDIT.

<p>Les évolutions technologiques en cours doivent entraîner une veille active de la profession et de l'administration, éventuellement le lancement d'une étude dans le cadre d'un programme de recherche</p>
--

La réglementation du TRM en fonction du tonnage des véhicules

	Véhicules d'un PMA inférieur à 3,5 t	Véhicules d'un PMA compris entre 3,5 t et 6 t	Véhicules d'un PMA compris entre 6 t et 7,5 t	Véhicules d'un PMA compris entre 7,5/12 t	Véhicules d'un PMA supér. à 12 t
Réglementation du transport routier de marchandises	Justificatif de capacité professionnelle ; capacité financière 900 € par véhicule ; licence de transport intérieur avec mention limitée pour les entreprises les utilisant exclusivement (LOTI ; décret 99-752 du 30 août 1999)	Attestation de capacité professionnelle ; capacité financière 9 000 € pour le premier véhicule, 5 000 € pour chacun des véhicules suivants ; licence de transport intérieur (directive 96/26/CE du Conseil du 29 avril 1996 ; LOTI ; décret 99-752 du 30 août 1999)	Attestation de capacité professionnelle ; capacité financière : 9000 € pour le premier véhicule, 5000 € pour chacun des véhicules suivants ; licence communautaire si charge utile > 3,5 t (règlement (CEE) 881/92 du Conseil du 26/3/1992 ; directive 96/26/CE du Conseil du 29/4/1996 ; LOTI ; décret 99-752 du 30/8/1999 modifié)	Idem	Idem
Temps de conduite et de repos (RSE)	Néant	9 heures de conduite journalière ; interruption d'au moins 45 minutes après 4H30 de conduite (règlement (CEE) 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985)	Idem	Idem	Idem
Interdiction de circuler	Néant	Néant	Néant	Interdiction de circuler à partir de 22 heures le samedi jusqu'à 22 heures le dimanche. Ainsi que 4 samedis en hiver (de 7h00 à 18h00) et 5 samedis en été (de 7h00 à 19h00).	Idem
Chrono tachygraphe	Néant	Les véhicules excédant un PMA de 3,5 tonnes, à l'exception de ceux visés à l'article 4 du règlement 3820/85 doivent être munis d'un appareil de contrôle. À partir du 1er janvier 2006, tous les véhicules nouvellement mis en circulation seront équipés du chrono-tachygraphe électronique (règlement (CEE) 3821/85 du Conseil du 20 décembre 1985 faisant référence au règlement (CEE) 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985)	Idem	Idem	Idem

Source : DGMT/DTMRF/TR

	Véhicules d'un PMA inférieur à 3,5 t	Véhicules d'un PMA compris entre 3,5 t et 6 t	Véhicules d'un PMA compris entre 6 t et 7,5 t	Véhicules d'un PMA compris entre 7,5/12 t	Véhicules d'un PMA supér. à 12 t
Permis de conduire	Permis de conduire catégorie B (article R. 221-4 du code de la route)	Permis de conduire catégorie C (article R. 221-4 du code de la route) Age minimal du conducteur : 18 ans (règlement (CEE) 3820/85 du Conseil du 20/12/ 1985)	Idem Idem	Idem Age minimal du conducteur : 21 ans	Idem Age minimal du conducteur : 21 ans
FIMO (Formation Initiale Minimale Obligatoire)	Néant	Néant	Néant	Tous les conducteurs salariés et non salariés du transport public et salariés du transport privé de véhicules de plus de 7,5 tonnes PTAC nouvellement embauchés, sauf exemptions (règlement (CEE) 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985 ; décret 97-608 du 31 mai 1997; décret 98-1039 du 18 novembre 1998 ; décret 2004-1186 du 18/11/2004)	Idem
FCOS (Formation Continue Obligatoire de Sécurité)	Néant	Tous les conducteurs salariés et non salariés du transport public et salariés du transport privé de véhicules de plus de 3,5 t PTAC (règlement (CEE) 3820/85 du Conseil du 20 décembre 1985; décret 97-608 du 31 mai 1997; décret 98-1039 du 18/11/ 1998 ; décret 2004-1186 du 8/11/ 2004)	Idem	Idem	Idem
Vitesses maximales autorisées	130 Km/h sur autoroute 90 km/h sur route « normale » (article R. 413-2 du code de la route)	130 Km/h sur autoroutes, 90 Km/h sur route « normale» (article R. 413-2 du code de la route) Au 1/1/2007, la vitesse sera abaissée à 90 Km/h.	110 km/h sur autoroutes, 80 km/h sur route « normale » (article R. 413-8 du code de la route)	Idem	90 km/h sur autoroute 80 km/h sur route « normale », 60 km/h pour véhicules articulés ou avec remorque (article R. 413-8 du code de la route)

Limiteurs de vitesse	Néant	Au 1/12007, les véhicules mis en circulation pour la première fois à compter du 1/10 2001 devront être construits ou équipés de telle manière que leur vitesse maximale ne puisse pas dépasser 90 km/h (article R. 317-6-1 du code de la route)	Idem	Idem	Depuis le 1/5/1980, les véhicules mis en circulation pour la 1 ^o fois à partir du 1/10/1984 et les véhicules de transport de matières dangereuses mis en circulation pour la 1 ^o fois doivent avoir été construits ou équipés de telle manière que leur vitesse maximale ne puisse pas dépasser 90 km/h (article R. 317-6 du code de la route)
-----------------------------	-------	---	------	------	---

	Véhicules d'un PMA inférieur à 3,5 t	Véhicules d'un PMA compris entre 3,5 t et 6 t	Véhicules d'un PMA compris entre 6 t et 7,5 t	Véhicules d'un PMA compris entre 7,5/12 t	Véhicules d'un PMA supér. à 12 t
Contrôle technique des véhicules	Contrôle technique tous les 2 ans après un premier contrôle 4 ans à compter de la date de la 1 ^o mise en circulation (article R. 323-22 du code de la route) et contrôle de pollution dans l'année suivant le contrôle technique initial	Contrôles techniques périodiques renouvelés tous les ans (article R. 323-25 du code de la route)	Idem	Idem	Idem

Péages autoroutiers	Les péages sont appliqués selon les principes définis de la directive 1999/62 du 17/6/1999. Aucun cas d'exonérat.	Idem	Idem	Idem	Idem
Gazole professionnel	Néant	Néant	Néant	Remboursement partiel de la TIPP (2,50 €/hl) selon les dispositions de l'article 7 de la directive 2003/96 du 27 octobre 2003 (article 265 sept du code des douanes)	Idem
Taxe différentielle sur les véhicules à moteur, dite vignette automobile	Supprimée dans le cadre de LF 2006	Supprimée dans le cadre de LF 2006	Supprimée dans le cadre de LF 2006	Supprimée dans le cadre de LF 2006	Néant
Taxe spéciale sur certains véhicules à moteur, dite taxe à l'essieu	Néant	Néant	Néant	Néant	Applicable aux véhicules de 12 t et plus (PTAC, pour les camions), la taxe à l'essieu, est conforme à la directive 1999/62 du 17/6/1999 (article 284 bis du code des douanes). Certains cas d'exonération (grues mobiles...) seront précisés par la LF pour 2006.
Taxe professionnelle	Pas de dégrèvement	Idem	Idem	Dégrèvement de la taxe professionnelle de 366 € par véhicule (article 1647 C du code général des impôts)	Dégrèvement de la taxe professionnelle de 366 € par véhicule (mais pour les véhicules de 16 t et plus. La LF pour 2005 portera ce montant à 1 000 € ou 700 €, selon qu'ils répondent ou non aux normes d'émission EURO II ou +.(article 1647 C du code général impôts)

Synthèse de l'enquête relative au transport léger
auprès des Directions Régionales de l'Équipement / Services Transports

QUESTIONS en italique envoyées le 3/11/2005 et suivies de conversations téléphoniques

1) Impact sur le registre et sa gestion

101) Confirmez-vous que le pic d'inscription des – 3,5 t au registre (quelle que soit la licence) a eu lieu en 2000 ? Quelle est l'importance des inscriptions depuis en pourcentage du pic de 2000 ?

Le pic des inscriptions est intervenu en 2000 pour la quasi-totalité des DRE. Les deux exceptions, où le pic est intervenu en 2001, sont Midi-Pyrénées et Ile de France. Pour cette dernière, le service explique ce décalage, d'une part par la méconnaissance des nouvelles règles par les professionnels et d'autre part par ses propres difficultés d'organisation. Depuis 2000, le nombre d'inscriptions reste soutenu dans toutes les régions.

102) Avez-vous fait une campagne d'information pour inciter les entreprises du secteur à l'inscription ? De quelle manière ?

Les DRE ont toutes fait des efforts substantiels d'information, le plus couramment par des courriers aux entreprises (dont les chargeurs) à partir des codes APE. Certaines ont multiplié les modes d'information : circulaires et/ou réunions auprès des organisations professionnelles, CCI¹²⁸, CFCE¹²⁹, greffes des tribunaux, interviews, annonces et articles dans la presse professionnelle et régionale. Ces informations ont été relayées par les organisations professionnelles qui ont elles-mêmes fait un important travail d'explication.

103) Avez vous disposé de personnes supplémentaires pour faire face aux taches d'inscription au registre ? Si oui combien ?

50 % des DRE ont bénéficié d'un renforcement d'effectif (généralement catégories C) de un ou deux agents (Pays de Loire, Rhône-Alpes) voire quatre (Ile de France 2 B + 2 C mis en place sur trois ans), parfois à temps partiel.

104) Quels sont les aspects qui vous ont le plus mobilisés : réception/explication, vérification des pièces des dossiers, vérification de la capacité financière, entrée dans GRECO, autres ...

Les services ont été souvent surpris de l'affluence des responsables d'entreprises dans leurs locaux, souvent inadaptés à l'accueil du public. Les caractéristiques sociologiques de ces responsables, peu habitués à la gestion d'entreprises de transport et à leur réglementation spécifique, expli-

¹²⁸ Chambre de Commerce et d'Industrie.

¹²⁹ Centre de Formalité pour la Création d'Entreprises, généralement installés dans les CCI.

quent que ceux-ci soient venus directement dans les services : locatiers, anciens chauffeurs salariés, anciens chômeurs, parfois illettrés, souvent issus des banlieues pour les grandes métropoles.

L'ordre indiqué dans la question est généralement confirmé : les tâches de réception/explication (y compris par téléphone) ont le plus mobilisé les services. Ces tâches étaient couplées avec la vérification des dossiers, souvent incomplets en dépit des efforts d'information. Dans les dossiers, la vérification de la capacité financière a posé le plus de difficultés s'agissant en particulier d'« artisans » : pas de bilan, pas de garantie bancaire, nécessité du recours à un expert comptable...

105) Jusqu'à quelle date avez vous inscrit les entreprises sur preuve d'activité existante (dispense de justificatif) ? Avez-vous mis en œuvre d'autres assouplissements ?

Les DRE ont eu des pratiques différentes en matière d'admission sur preuve d'activité existante : une a appliqué strictement les textes¹³⁰, neuf ont accepté des inscriptions sans justificatifs jusqu'à 2001 (dont Ile de France, Rhône-Alpes, Nord Pas de Calais), d'autres accordent encore des dérogations lorsque les preuves d'activité ne sont pas contestables. Des assouplissements supplémentaires ont été ou sont encore acceptés par certaines DRE : absence de justificatif lorsque les stages n'étaient pas en place (sous réserve de stage ultérieur), capacité financière (avec généralement licence de durée inférieure à cinq ans), absence de bilan pour les TPE¹³¹ sous régime fiscal au forfait...

La loi a été mise en œuvre de manière souple au prix d'une certaine hétérogénéité.

106) Le pic a-t-il donné lieu à des files d'attentes dans les locaux ? À des incidents ? À des menaces ?

Des files d'attentes se sont produites dans la moitié des DRE, notamment en Ile de France. Une agressivité verbale ou un chantage « émotionnel » accompagnait parfois l'instruction des dossiers en direct ou par téléphone. Les services se sont souvent organisés en définissant des horaires de réception et de réponse au téléphone pour mieux planifier le travail.

La situation a été la plus aiguë en Ile de France avec des usagers mécontents et des agents travaillant dans des conditions très pénibles. La réception ne se fait plus désormais que sur rendez-vous.

107) Modalités d'inscription : A) vous pratiquez ou vous avez pratiqué l'enregistrement provisoire qui permet à une entreprise non encore inscrite au RCS de commencer à travailler ? B) vous remettez un certificat de dépôt de dossier pour inscription au RCS puis vous contrôlez que dossier et K bis concordent, C) autres à expliciter

La plupart des DRE instruisent la demande d'inscription au registre préalablement à l'inscription au RCS¹³² sous ces trois conditions : honorabilité, capacité professionnelle, capacité financière. Le plus long est la vérification de l'honorabilité, qui suppose l'obtention -sur la demande de l'administration- de l'extrait n° 2 du casier judiciaire. Le pétitionnaire peut ensuite demander l'inscription au RCS au vu d'une attestation délivrée par le service des transports¹³³. Lorsqu'il dis-

¹³⁰ Inscription jusqu'au 31/12/2000 sur preuve d'activité au 2/9/1999

¹³¹ Très petite entreprise généralement unipersonnelle.

¹³² Registre du Commerce et des Sociétés.

¹³³ Cette procédure résulte en général d'information auprès des CFCE et greffes puis d'accords pris avec eux.

pose du Kbis et de la fiche INSEE, le service effectue enfin l'inscription au registre des transporteurs ou des loueurs.

Cette procédure, qui a pour but d'éviter des refus tardifs d'inscriptions, présente quelques variantes selon l'époque et les régions. Au moment du pic, des régions ont pratiqué l'inscription provisoire (trois mois) pour permettre aux entreprises de travailler -ou continuer à travailler- sans délais ; quelques régions pratiquent encore l'inscription provisoire de manière systématique ou exceptionnelle.

108) La double inscription RCS / registre des transports a-t-elle généré des difficultés : à l'inscription ? En cours de vie de l'entreprise ? Vérifiez-vous le code APE après inscription au RC ? Acceptez-vous des inscriptions au registre sous des codes APE différents de 602 L, M, N ou 641 C ? Si oui lesquels et pourquoi ?

La double inscription est généralement considérée comme source de difficultés pour les usagers et les services, à la fois à l'inscription et durant la vie des entreprises¹³⁴ de transport léger qui sont jugées comme instables par rapport aux autres entreprises du registre.

Les codes APE ne sont souvent pas vérifiés. Les DRE considèrent -à juste titre- qu'il s'agit d'une mention statistique¹³⁵ – pas toujours fiable- qui peut correspondre à une activité principale autre que le transport (ex. exploitation de carrière). Les codes APE ne correspondent donc pas systématiquement à une activité de TRM, d'autant que certaines entreprises ne mettent pas toujours à jour leur code APE et/ou que l'entreprise qui s'inscrit au registre peut être déjà immatriculée au RCS et étend son activité.

A noter qu'une DRE définit elle-même le code APE sous lequel doit s'inscrire l'entreprise lors de l'instruction du dossier d'inscription.

109) Depuis le 1/1/2003, classez par ordre d'importance les tâches générées par l'extension du registre : inscriptions, vérifications de la capacité financière, radiations sur disparition, modification des données relatives à l'entreprise (modif. K bis), autres à citer...

Les vérifications de la capacité financière sont les tâches les plus consommatrices de temps suivies des inscriptions, des modifications de données¹³⁶ relatives aux entreprises inscrites et enfin des radiations. Les dossiers de passage en commission régionale de sanction administrative (CRSA) et les délivrances de copies supplémentaires sont également cités une fois.

110) Avez-vous détecté de faux documents dans les dossiers d'inscription : extrait de casier judiciaire, K bis, justificatif de capacité ? Cachet d'expert-comptable ? Fréquence ? Avez-vous eu des doutes sur l'effectivité du stage de dirigeants ?

50 % des DRE n'ont pas détecté de faux documents dans les dossiers d'inscriptions. Pour les autres, quelques faux cachets d'expert comptable¹³⁷ ou d'organisme n'ayant pas la qualité ont été détectés, quelques doutes sur l'effectivité¹³⁸ de stages pour l'obtention du justificatif (personnes

¹³⁴ Exemple changement de code APE déclaré au RCS et pas à la DRE.

¹³⁵ Les codes NAF servent cependant à classer les risques professionnels et donc les cotisations des entreprises.

¹³⁶ Changement de domiciliation, mandataire légal, cf. plus loin.

¹³⁷ La falsification de la certification d'un bilan par un expert comptable peut coûter jusqu'à deux ans d'emprisonnement et 30 000 € d'amende.

¹³⁸ Une DRE signale un cas où la personne ayant suivi le stage était décédée !

ayant des difficultés d'expression) et des certitudes sur son inefficacité. Enfin et en nombre limité, elles ont détecté quelques fausses attestations, fausses signatures, faux bilans ; les casiers judiciaires étant demandés par le service, il n'y a pas de faux.

111) Les loueurs (véhicules + conducteurs) vous posent-ils des difficultés particulières dans le domaine des -3,5 t ? En existe-t-il beaucoup dans votre région ? Quelle différence avec une entreprise de transport travaillant en sous-traitance ?

Pour les services et sous l'angle du registre, il n'existe pas de différence entre un transporteur et un loueur, hors le code APE. La différence tient à la nature du contrat qui lie le transporteur ou loueur à son donneur d'ordre.

Les services signalent d'ailleurs que les petits entrepreneurs du transport léger (« artisans ») ne font pas, la plupart du temps, la différence entre affrètement et location, alors que les responsabilités -et les assurances à souscrire- ne sont pas les mêmes.

112) Comment vous êtes-vous organisé pour faire face aux radiations du registre pour cause de disparition des entreprises ? Réponse à la vérification annuelle de capacité financière ? Signalement TG à l'occasion du recouvrement de la cotisation CNT ? Croisement avec fichier SIRENE, RCS ou URSSAF...

C'est le plus souvent l'absence de la déclaration annuelle de capacité financière qui alerte le service. Après mise en demeure et retour avec mention NPAI¹³⁹, l'entreprise est radiée. Autre cas, celui où l'entreprise ne paye pas sa cotisation CNT¹⁴⁰ : les services bénéficient alors des moyens d'investigations de la TG pour détecter rapidement la situation de l'entreprise.

Certains services essaient d'anticiper les radiations en dépouillant le BODACC¹⁴¹ et la presse spécialisée ainsi qu'en croisant les fichiers du registre avec le fichier SIRENE, du RC, ou Infogreffe, Euridile, Société.com, ou encore l'URSSAF¹⁴² ou enfin les signalements des CTT et ITT.

113) Un responsable de service transport indiquait récemment que 50 % des entreprises du secteur disparaissaient entre 3 mois et deux ans : qu'en pensez-vous ? Un autre responsable de service transport citait le cas d'entreprises qui s'inscrivent au RCS et au registre puis « s'évaporent » en continuant d'exercer avec la licence et les copies détenues ? Vous a-t-on cité de tels cas dans votre région ?

Il est fréquent que les entreprises ne se manifestent pas durant toute la durée de la validité de la licence, si la vérification de la capacité financière n'est pas effectuée de manière particulièrement rigoureuse. Ce constat justifie pour certains services la délivrance de licence pour deux ans lorsqu'il y a un doute sur la viabilité de l'entreprise : par exemple création d'entreprise sur la base de bilans prévisionnels incertains.

Tous les services reconnaissent une instabilité importante des entreprises de transport léger : mise en liquidation judiciaire à la fin de la première année surtout quand l'activité est uniquement de la sous-traitance, disparition importante dès la deuxième année de 20 % à 50 % (Languedoc-

¹³⁹ N'habite Pas à l'Adresse Indiquée.

¹⁴⁰ Conseil National des Transports.

¹⁴¹ Bulletin Officiel Des Annonces Civiles et Commerciales

¹⁴² Selon des accords locaux.

Roussillon, Ile de France) avec en particulier la fin du régime aidé pour la création d'entreprise. Toutefois les disparitions sont plus ou moins compensées par les créations.

Des cas d'« évaporation » d'entreprises sont signalés : un acteur du secteur indique qu'en région Ile de France une entreprise déclarée au RCS et au registre peut continuer à exercer deux ans dans l'illégalité la plus totale, pas de paiement d'impôt, pas de cotisations sociales, pas de relance de nos services...

114) Quel est dans votre région le délai approximatif entre le moment où une entreprise de transport léger cesse toute activité et celui où elle est radiée du registre ?

Le délai est variable selon que l'entreprise signale sa cessation d'activité (une semaine) ou que le service doit détecter lui-même cette cessation (cf. question 112) et qu'il est surchargé comme dans les principales régions. Dans les cas les plus défavorables, il peut atteindre deux ans.

La DRE de Picardie suggère de raccourcir le délai entre la cessation d'activité ou l'absence de siège ou d'établissement dans la région. Le décret 99-752 du 30 août 1999 prévoit en effet un délai d'un an qui pourrait être ramené à trois ou six mois au moins pour le transport léger (article 9).

115) Rencontrez-vous des difficultés avec la domiciliation des entreprises du secteur ? Lorsque vous faites un envoi sur le secteur quel est le taux approximatif de NPAI ? Quel est le taux approximatif de réponse sans relance ? avec relance ?

Le taux de NPAI est de l'ordre de 5 %, plus en cas de domiciliation autre que le siège de l'entreprise¹⁴³. Par ailleurs les recommandés ne sont pas toujours récupérés soit par négligence, soit par stratégie délibérée. Le pourcentage de réponses après relance est très variable et dépend de la région, les plus mauvais scores étant en Ile de France.

La domiciliation des entreprises est souvent une difficulté mais les T.G. signalent les changements lors du recouvrement de la cotisation CNT.

116) Avez-vous des difficultés à « récupérer » les copies de licence des entreprises radiées ? Comment faites vous pour les « récupérer ? Pensez-vous qu'il existe une circulation illégale de copies ou même de fausses copies ?

Seules quatre DRE, correspondant à des régions peu peuplées, n'ont pas de difficulté à « récupérer » les copies de licences. Les autres font des relances, saisissent les liquidateurs judiciaires, les CTT, les parquets... et abandonnent parfois comme en Ile de France.

Des circulations illégales de copies sont signalées : fausses copies ou vraies copies d'une entreprise autre ou disparue. Un acteur du transport léger indique qu'une copie se négocie 500 € en région Ile de France. La parade de certains services est la délivrance de licences pour une courte durée lorsqu'un doute existe sur la viabilité et la fiabilité de l'entreprise.

¹⁴³

Il n'y a d'ailleurs pas toujours de siège dans le cas d'un artisan, sauf domicile ou domiciliation chez un tiers.

117) Votre fichier des entreprises de – 3,5 t reflète-il à votre avis la réalité du secteur ? Quelles sont les causes principales d'écart : A) entreprises disparues non-radiées, B) entreprises non-inscrites au registre et exerçant sous un code APE différent de 602 L, M, N ou 641 C ? C) travail dans la plus totale illégalité (ex ; particuliers avec véhicules loués ...) ? En ce qui concerne les entreprises non-inscrites au registre pouvez-vous en évaluer l'importance en nombre en pourcentage par rapport au nombre d'entreprises inscrites ?

13 DRE estiment que leur fichier des moins de 3,5 tonnes ne reflète pas la réalité du secteur, 9 estiment qu'il la reflète.

Les DRE éprouvent -à juste titre- des difficultés à évaluer le nombre d'entreprises non-inscrites (de l'ordre de 10 % ?, 50 % en Ile de France ?) et à « contrôler » l'activité des entreprises du secteur en raison, d'une part des moyens dont elles disposent, et d'autre part d'un secteur qui « bouge » beaucoup : nombreuses créations et disparitions d'entreprises). A noter que le transport pour compte d'autrui peut être exercé de manière occasionnelle et donc difficile à évaluer et contrôler.

En raison du faible taux de réponses concernant les causes principales d'écart, le classement de celles-ci ne peut être établi ; cependant les entreprises disparues non-radiées sont citées par 9 DRE.

118) Quelles sont les données relatives aux entreprises de – 3,5 t qui changent le plus souvent ? Nombre de véhicules, dirigeant, domiciliation, code APE...autres.

Les DRE citent pour les données relatives aux entreprises de moins de 3,5 t qui changent le plus souvent : domiciliation (81 %), nombre de véhicules (77%), dirigeant (45 %), changement de statuts (13 %), code APE (13 %) ; la capacité financière est citée par une seule DRE.

119) Avez-vous le sentiment que le fichier des – 3, 5 t de GRECO se pollue progressivement : A) par non-radiations ou délai trop long de radiation, B) par défaut de mise à jour des données ? Si oui comment faire pour lutter contre cette situation ?

Les DRE signalent majoritairement (1/2) que les fichiers ne sont pas pollués. Seules 7 DRE notent le contraire (1/3 des DRE), principalement du fait de leur méconnaissance des radiations des entreprises du registre du commerce et des sociétés.

Le manque de relations avec les CFCE, greffes, INSEE, URSSAF, chambres d'agriculture est quelque fois évoqué.

120) Quelles sont les situations les plus couramment détectées lors des contrôles de capacité financière ? Convoquez-vous systématiquement le chef d'entreprise ?

Une DRE signale tout d'abord que 50 % des entreprises de transport léger « oublient » de faire leur déclaration annuelle ou ne satisfont pas à la condition financière.

D'autres remarquent que les chefs d'entreprises ont des notions très limitées en matière de gestion d'entreprise : ignorance de la notion de capitaux propres, confusion entre compte personnel et compte de l'entreprise...

Les capitaux propres négatifs (4) ou l'insuffisance de capitaux propres (5) sont évoqués par les DRE. 13 DRE convoquent le chef d'entreprise lorsqu'elles constatent que la condition de capacité financière n'est pas satisfaite, 8 le font selon la gravité de la situation. La raison de cette situation est le plus souvent un prélèvement excessif du chef d'entreprise. Toutes donnent des explications téléphoniques d'autant que l'entreprise n'a pas toujours d'expert comptable.

Une DRE a classé les causes sous-jacentes qui s'ajoutent au prélèvement excessif : i) prix trop bas surtout dans la sous-traitance, ii) accident d'un ou plusieurs véhicules, iii) arrêt maladie prolongé du chef d'entreprise.

121) Avez-vous infléchi les contrôles routiers en fonction de l'extension du registre au – 3,5 t ? Avez-vous modifié vos plans de contrôles ? Si oui comment ? Par des contrôles ciblés (sur quai, zone de travail illégal ...) ? Participations à des opérations COLTI ? Indiquez approximativement le nombre d'opérations spécifiques en 2003, 2004 ? Quelles difficultés rencontrez-vous pour les contrôles routiers dans ce secteur ?

Treize DRE signalent organiser des contrôles spécifiques sur routes pour les véhicules de moins de 3,5 t, deux indiquent ne pas le faire. Dans 3 régions, le plan régional de contrôle a été modifié pour prendre en compte les - de 3,5 t.

Lorsque des contrôles spécifiques sont organisés, ils sont organisés sur les lieux de chargement : plates-formes de la grande distribution, quais des messagers, zones de fret d'aéroport, zones industrielles ou commerciales, marchés-gares, zones portuaires... Des DRE signalent des opérations dans le cadre des COLTI¹⁴⁴ qui sont également suivies par les ITT. Une DRE signale des contrôles en milieu urbain avec les brigades motorisées urbaines (BMU).

Le contrôle porte principalement sur l'inscription des entreprises au registre des transporteurs et des loueurs ainsi que sur la charge des véhicules (beaucoup de cas de surcharge signalés avec parfois PV au donneur d'ordre). Les CTT ne sont pas habilités pour contrôler les livrets individuels de contrôle (LIC) et les horaires de service des conducteurs, en l'absence d'obligation d'un chronotachygraphe.

Les difficultés de ces opérations sont signalées par une DRE : contrôles tôt le matin avec les forces de l'ordre en tenue (FET) pour arriver au moment du chargement, véhicules banalisés... Plusieurs signalent la nécessité de coordination en particulier avec les ITT. Enfin une DRE indique que le fichier CIRSO¹⁴⁵ n'est pas à jour.

¹⁴⁴ Comité Opérationnel pour la Lutte contre le Travail illégal placé auprès du Préfet de Région et réunissant les services intéressés : inspection du travail, forces de l'ordre, douanes, URSSAF...

¹⁴⁵ Organisme qui centralise les déclarations uniques d'embauche (DUE) lesquelles se substituent aux déclarations préalables à l'embauche (DPAE) pour tout employeur qui envisage de recruter un salarié, déclarations de première embauche dans un établissement, demandes d'immatriculation du salarié au régime général de la Sécurité Sociale, demandes d'affiliation au régime d'assurance chômage, demandes d'adhésion à un service de santé au travail, déclarations d'embauche du salarié auprès du service de santé au travail en vue de la visite médicale obligatoire, aux listes des salariés embauchés pour le pré-établissement de la Déclaration Annuelle des Données Sociales (DADS) sur support papier.

122) En ce qui concerne les contrôles en entreprises, avez-vous eu une action particulière sur les – 3,5 t ? Y compris sur les très petites entreprises ? Entreprises non-inscrites au registre ? Prix abusivement bas ? Sur signalement de confrères ou de salariés ? Avec quels résultats ? Quelles difficultés rencontrez-vous pour les contrôles en entreprises dans ce secteur ?

Les DRE se partagent à égalité entre celles ayant entrepris des contrôles en entreprises pour les - de 3,5 t et celles qui ne l'ont pas fait, certaines considérant que ceux-ci sont du ressort des ITT. Dans le premier cas, ces contrôles peuvent être : i) aléatoires, ii) intervenir sur la base de signalements (ITT, salariés, confrères), iii) de l'examen des registres d'affrètement, iv) des vérifications de capacités financières, v) des procès verbaux reçus des forces de l'ordre : par exemple surcharge ou défaut de copies de licence. Derrière ce dernier motif d'infraction se cache souvent une non inscription au registre TRM ou du travail illégal ou un manque de copies pour le nombre de véhicules détenus (cas souvent rencontré).

Les DRE signalent les difficultés de ces contrôles : disponibilités des chefs d'entreprises souvent sur la route, recherche de la domiciliation réelle, reconstitution des listes de véhicules et de chauffeurs, contrôles en appartements, pas de suivi administratif et comptable, absence de transparence et des documents spécifiques à la réglementation transports...

Deux DRE, parmi les plus importantes, indiquent que ces contrôles sont très consommateurs de temps pour des effets limités compte tenu de l'instabilité du secteur et du peu de suivi de la justice.

123) Quelles sont les infractions les plus couramment relevées au cours des contrôles sur route ou en entreprise ? Non-inscription au registre ? Défaut de copie de licence ? Surcharge ? Règles sociales (contrats, horaires..) non-respectées, travail dissimulé, marchandage ... ? Établissez-vous un compte-rendu annuel des contrôles effectués ? Et si oui, pouvez-vous faire parvenir le dernier sous forme électronique ?

Les infractions les plus couramment relevées sont les surcharges (citées par 17 DRE), le défaut de copie conforme de la licence (13), la non inscription au registre (9), l'absence de document de transport (6), le travail dissimulé (4), les règles sociales non respectées (2), l'exercice illicite de la profession de commissionnaire de transport (1). 8 DRE indiquent ne pas établir de compte-rendu annuel des contrôles effectués.

124) Si vous aviez à évaluer la charge de travail supplémentaire en matière de TRM (registre + contrôles) provoquée par l'extension du registre quel pourcentage donneriez vous lors de la pointe de 2000 ? Depuis ?

De fortes disparités sont constatées entre les DRE, ce qui rend les statistiques peu significatives. On peut néanmoins estimer qu'après la très importante hausse de la charge de travail constatée en 2000 pour l'inscription au registre des entreprises de transport léger, la charge de travail aurait augmenté en moyenne d'un tiers par rapport à l'époque où elles n'étaient pas inscrites.

2) Impact sur la profession

201) Avez-vous le sentiment que l'extension du registre a eu des effets bénéfiques sur le secteur ? Peu, moyennement, beaucoup ? Si oui, lesquels : réduction des entreprises « pirates », réduction du travail illégal (VUL loué + conducteur ne possédant pas de contrat de travail), transport pour compte d'autrui par des particuliers avec leur propre véhicule, respect des horaires de travail, pas de livret de contrôle...

Pour la moitié des DRE, l'extension du registre a été moyennement bénéfique, le reste s'équilibrant entre peu et beaucoup bénéfique.

Peu de DRE ont établi le détail des effets. Sont cependant cités : la professionnalisation du secteur et sa valorisation, la connaissance des entreprises du secteur, un début d'assainissement des pratiques même si les résultats sont insuffisants en particulier sur le respect de la législation du travail, et le fait que les donneurs d'ordres veillent à travailler avec des entreprises inscrites

202) Dans votre région continue-t-on à assister à une « floraison » de petites entreprises dans le secteur ou commence-t-on à voir des regroupements d'entreprises ou le secteur est-il stable ?

Pour 7 DRE (1/3), le secteur est stabilisé et un équilibre existe entre les entreprises qui disparaissent et celles qui se créent. Dans deux régions, le nombre d'entreprises inscrites continue à augmenter (Auvergne, Picardie). Des regroupements ne sont signalés que par 3 DRE (coopératives), 8 DRE indiquent qu'il n'y en a pas.

203) Beaucoup, moyennement, peu d'entreprises de – 3,5 t travaillent en sous-traitance et pour qui principalement ? Messagers, confrères ... ?

Pour 18 DRE (4 sur 5), les entreprises de transport léger travaillent beaucoup en sous-traitance, principalement pour la messagerie.

204) A votre avis le secteur travaille-t-il sur la base de contrats oraux, écrits, et dans ce dernier cas des contrats-type ? Qu'est-il reproché aux contrats types ?

Pour 10 DRE, les entreprises de transports légers travaillent sur la base de contrats oraux, pour 5 DRE, elles utilisent des contrats écrits en particuliers quand elles travaillent pour des messagers « sérieux » (Chronopost, TNT...). Une DRE signale que le contrat type applicable pour la messagerie (c'est-à-dire le contrat type général) pourrait être complété par des précisions sur la manière de rémunérer les prestations réalisées dans le cadre de la messagerie.

Une DRE signale de la sous-traitance en cascade ; d'autres, la difficulté à distinguer affrètement et location avec chauffeur.

205) Les taxis de votre région pratiquent-ils peu, moyennement, beaucoup le transport de marchandises ? Les entreprises de – 3,5 t se plaignent-elles de cette concurrence ?

Pour 10 DRE, les taxis pratiquent peu le transport de marchandises ; pour 4, ils le pratiquent moyennement et pour 2, ils le pratiquent beaucoup. 5 DRE signalent que les entreprises de transport léger se plaignent de cette situation, 9 indiquant n'avoir pas connaissance de plaintes.

Une DRE indique qu'il est plus lucratif pour un taxi de faire du transport sanitaire, une autre que les donneurs d'ordre entretiennent cette concurrence. Un acteur du secteur signale le cas d'un taxi qui attache une remorque à son véhicule. A noter que les taxis bénéficient d'une tolérance fiscale (TVA) de 30 % du chiffre d'affaire ou 7 500 €.

206) Y-a-t-il dans votre région une concurrence étrangère dans le secteur? Sous quelle forme ?

Une concurrence étrangère est recensée dans deux cas : Lorraine (forte) par des entreprises (parfois françaises d'origine) installées au Luxembourg, en Franche-Comté. La barrière linguistique est citée comme un frein à la concurrence étrangère s'agissant de livraisons directes aux entreprises.

Un acteur du transport léger signale des transferts de marchandises, sur des aires d'autoroutes, depuis des camions de gros tonnage vers des véhicules de moins de 3,5 t immatriculés à l'étranger et conduits par des ressortissants d'autres pays de l'Union qui se « louent » sur place. Un autre évoque la présence épisodique de moins de 3,5 t étrangers en Ile de France (roumains).

207) Les donneurs d'ordre de sous-traitance (messagers principalement ?) ont-ils modifié leurs pratiques à l'égard des entreprises de transport léger depuis l'extension du registre et les procès de « requalification » de contrat (salariat déguisé)? Si oui, comment ?

5 DRE n'ont pas noté de modification de comportement des donneurs d'ordre (messagers essentiellement), 15 ont constaté des changements de pratiques, qui consistent surtout en la vérification que les sous-traitants sont bien inscrits au registre. 5 DRE signalent que les entreprises de messagerie ont bien pris en compte le danger de requalification.

208) Quelles sont les appréciations portées sur le secteur par les professionnels (organisations professionnelles, chefs d'entreprises, donneurs d'ordre) sur la situation du transport léger et les pratiques du secteur ?

- un secteur en expansion,
- un secteur où l'emploi se développe,
- l'extension du registre a été une bonne mesure, si oui pourquoi ?
- du personnel instable et/ou des difficultés de recrutement ?
- des prix qui ne peuvent être atteints qu'en s'affranchissant du cadre légal,
- des horaires légaux de travail non-respectés dans beaucoup d'entreprises du secteur,
- des conducteurs sans contrat de travail,
- une concurrence par des entreprises travaillant dans l'illégalité : par ex. non inscrites au registre ou ne respectant pas la durée légal du travail, autres à citer,
- trop de petites entreprises ? qui disparaissent et se créent sous une autre forme ?

Le secteur paraît en expansion pour une minorité de DRE, l'emploi ne se développant pas. Les DRE qui ont répondu sur ce point pensent que l'extension du registre a été une bonne mesure pour assainir la profession.

Les difficultés du secteur proviennent du fait que les sous-traitants sont des indépendants qui n'ont pas d'horaires légaux de travail et ont donc des journées de travail excessives. La concurrence provient aussi des entreprises qui ne sont pas inscrites au registre. Enfin, le nombre d'entreprises est jugé trop important pour le marché.

209) Et vous qu'en pensez-vous ? Par exemple

- peu, moyennement, beaucoup d'entreprises du secteur ne sont pas inscrites au registre,
- l'extension du secteur a moralisé un peu, moyennement, beaucoup le secteur,
- les pratiques sociales courantes restent un peu, moyennement, beaucoup en dehors du cadre légal ?
- les prix pratiqués sont en général très bas, bas, normaux,
- comment faire pour poursuivre l'assainissement du secteur ?

La moitié des DRE pense que peu d'entreprises ne sont pas inscrites au registre, que l'extension du secteur a moyennement moralisé le secteur et que les pratiques sociales courantes restent beaucoup en dehors du cadre légal. Aucune DRE n'affirme que les prix pratiqués sont normaux, les réponses étant réparties à parts presque égales entre très bas et bas.

Les services transport des DRE demandent généralement un renforcement du contrôle : munir les véhicules de - de 3,5 tonnes d'un chrono tachygraphe, habiliter les CTT au contrôle de la réglementation sociale, contrôler les donneurs d'ordres et les poursuivre le cas échéant en responsabilité. Il conviendrait aussi de relever le niveau de l'accès à la profession.

3) Perspectives

301) Le renouvellement des licences délivrées aux environs de 2000 entraîne quelles conséquences ? Les modalités sont-elles plus simples que la première inscription ? Si pic il y a, sera-t-il limité en charge comme en durée ?

Beaucoup de DRE ont délivré les licences de transport pour des périodes plus courtes que 5 ans (2 ans par ex), ce qui étale le renouvellement, de même que les créations et les disparitions qui se répartissent sur l'année.

Les modalités de renouvellement sont plus simples que celles relatives à l'inscription mais la satisfaction du critère de capacité financière pose toujours des difficultés.

302) Combien, très approximativement, y-a-t-il dans votre région d'entreprises de - 3,5 t inscrites au registre employant des deux roues motorisés ainsi que d'entreprises n'employant que des deux-roues motorisés ?

Pas d'évaluation significative du nombre d'entreprises de moins de 3,5 t utilisant également des deux roues ni de celles ne fonctionnant qu'avec ce type de véhicules. L'existence de certaines entreprises est cependant connue.

303) Quelles sont les pistes que vous jugez les plus utiles pour améliorer l'efficacité de votre service et du registre dans le secteur des - 3,5 t ?

- a) amélioration de GRECO : croisement avec le fichier SIRENE, croisement avec le fichier RC (Infogreffe ou autres), croisement avec les bases de données fiscales ou autres à citer,
- b) suppression de la distinction - 3,5 t / 6 t dans le registre,
- c) des contrôles renforcés ? IGTT ? CTT ?
- d) autres.

a) Afin d'améliorer les connaissances des entreprises et assurer ainsi une bonne gestion des registres les croisements avec les fichiers détenus par d'autres instances paraissent indispensables.

- b) La suppression de la distinction des –3,5 t / 6 t est demandée très fréquemment. Le contrôle des - de 3,5 t est, en effet, jugé difficile car les moyens sont insuffisants (pas de chrono, livret individuel de contrôle insuffisant). La suppression de la distinction permettrait une meilleure connaissance du secteur mais entraînerait pour les entreprises les difficultés d'obtention de la capacité professionnelle et le recrutement de conducteurs qualifiés.
- c) Il faut développer la coopération qui existe entre IGTT et CTT et renforcer les contrôles.
- d) Pistes de réflexion :
 - réaliser des contrôles des donneurs d'ordre,
 - rendre le chrono tachygraphe obligatoire,
 - mettre le n° d'immatriculation des véhicules sur les copies de licences.

4) **Études, analyses, notes effectuées**

401) Pouvez-vous lister et/ou communiquer les études, rapports, notes, articles que votre service a produit ou financé sur le sujet des – 3,5 t ?

Plusieurs DRE ont réalisé des études spécifiques et les ont communiquées : Aquitaine, Auvergne, Limousin, Poitou-Charentes...

5) **Commentaires des questionnés**

Les entreprises inscrites au RCS à la date de parution des textes ont bénéficié d'une dispense du justificatif de capacité professionnelle. Certains services rencontrent des entreprises demandant à en bénéficier ou souhaitant conserver cette dispense même si elles n'ont plus les mêmes dirigeants ; ces pratiques rappellent le « transfert d'autorisation à titre onéreux » des taxis.

La formation mise en place pour le justificatif (10 jours) est nécessaire même si elle est jugée inefficace compte tenu du niveau initial des responsables d'entreprises.

Le secteur « flexible » des - de 3,5 t offre aux autres secteurs économiques la souplesse qu'il recherche ; il est très utilisé pour les livraisons en ville.

L'amélioration des contrôles devrait permettre de poursuivre l'assainissement du secteur.

ABRÉVIATIONS

A

ACONIT : ???
 APE : activité principale exercée

B

BACC : bulletin d'Analyse d'Accident Corporel de la Circulation
 B to B : business to business
 B to C : business to consumer
 BMU : brigade motorisée urbaine
 BODACC : bulletin officiel des annonces civiles et commerciales

C

CA : chiffre d'affaires
 CCI : chambre de commerce et d'industrie
 CDAT : centre de documentation de l'aménagement et des transports
 CDU : centre de distribution urbain
 CERTU : centre d'études sur les réseaux de transport et l'urbanisme
 CFCE : centre de formalité pour la création d'entreprises
 CGPC : conseil général des ponts et chaussées
 CIRSO : centre informatique de recouvrement du Sud-Ouest
 CNAMTS : caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs salariés
 CCNTR : convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport
 CNT : conseil national des transports
 CNR : comité national routier
 COLTI : comité opérationnel de lutte contre le travail illégal
 CRSA : commission régionale des sanctions administratives
 CTT : contrôleurs des transports terrestres
 CU : charge utile

D

DDASS : direction départementale des affaires sanitaires et sociales
 DILTI : délégation interministérielle à la lutte contre le travail illégal
 DGCCRF : direction générale de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes
 DGDDI : direction générale des douanes et des droits indirects
 DGMT : direction générale de la mer et des transports
 DOM/TOM : départements et territoires d'outre mer
 DPAAE : déclaration préalable à l'embauche
 DRE : direction régionale de l'équipement
 DREIF : direction régionale de l'équipement de l'équipement d'Ile de France
 DRTT : direction régionale du travail des transports
 DSCR : direction de la sécurité et de la circulation routières
 DTMRF : direction des transports maritimes, routiers et fluviaux
 DTT : direction des transports terrestres
 DUE : déclaration unique d'embauche

E

ECR : euro contrôle route
EAE : enquête annuelle d'entreprises
EAE-T : enquête annuelle d'entreprises dans les transports
ELU : espace de logistique urbaine
ETL : entreprise du transport léger

F

FCA : fichier central des automobiles
FCOS : formation continue obligatoire de sécurité
FET : force (de l'ordre) en tenue
FIMO : formation initiale minimale obligatoire
FNTR : fédération nationale des transports routiers

G

GRECO : gestion régionalisée des entreprises et des contrôles
GPS : global positioning system

H, I

IAURIF : institut d'aménagement et d'urbanisme de la région Ile de France
INRETS : institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
INSEE : institut national de la statistique et des études économiques
INSERRR : institut national de sécurité routière et de recherches
IGTT : inspection générale du travail des transports
IRU : international road union
ITT : inspecteur du travail des transports

J, K

K bis : extrait du registre du commerce et des sociétés

L

LAD : livraison domicile
LIC : livret individuel de contrôle
LOTI : loi d'orientation des transports intérieurs

M

MD : matières dangereuses
MIGT 10 : mission d'inspection territoriale n° 10
MINEFI : ministère de l'économie, des finances et de l'industrie
MTETM : ministère des transports de l'équipement du tourisme et de la mer

N

NAF : nomenclature des activités françaises
NATINF : numéro de codification d'une infraction
NPAI: n'habite plus à l'adresse indiquée
NTIC : nouvelle technologie de l'information et de la communication

O

ONISR : observatoire national interministériel de sécurité routière
OTF : organisateurs de transport et de fret

P

PACA : Provence-Alpes-Côte d'azur
PDU : plan de déplacements urbains
PL : poids lourds
PRDC : plan régional de contrôles (du transport routier)
PMA : poids maximal autorisé
PME : petites et moyennes entreprises

PNMV : programme national marchandises en ville
PREDIT : programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres
PTAC : poids total autorisé en charge

R

RCS : registre du commerce et des sociétés
RSE : règlement social européen

S

SESP : service économie, statistiques et prospective
SETRA : service d'études techniques des routes et autoroutes
SIREN : identifiant de 9 chiffres attribué à chaque entreprise
SIRENE : système informatique pour le répertoire des entreprises et de leurs établissements
SITRAM : système d'information sur les transports de marchandises
SRU (loi) : loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains

T

TG : trésorerie générale
T/L : transporteurs/loueurs
TLF : fédération des entreprises de transport et logistique de France
TMD : transport de matières dangereuses
TRM : transport routier de marchandises
TRV : transport routier de voyageurs
TPE : très petites entreprises

U

UE : union européenne
UNOSTRA : union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles
URSSAF : union de recouvrement des cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales
UTAC/OTC : union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle / organisme technique central

V

VA : valeur ajoutée
VL : véhicule léger
VPC : vente par correspondance
VUL : véhicule utilitaire léger

W, X, Y Z

BIBLIOGRAPHIE

Rapport CGPC

- « la modernisation du secteur du TRM » par C. Lieberman [décembre 2005],
- « mission d'analyse prospective des conditions d'exercice de l'activité des CTT » par J. Lombard et I. Massin [septembre 2005],
- « contrôle des transports routiers de marchandises et de voyageurs par les DRE et les DRTT par C. Proville et C. Blanpain [septembre 1998],
- « analyse et propositions sur la réglementation applicable au transport léger routier de marchandises pour compte d'autrui (véhicule ne dépassant pas 3,5 t », rapport CPPC par H. Defoug et M. Pfazlgraf [mars 1998],

Documents SESP/CDAT

- « le transport léger : situation et perspectives » monographie du SESP (série chiffres et analyse) par le cabinet Samarcande [juin 2005],
- « le marché des véhicules légers : parc au 1/1/2005 collection données détaillées [juin 2005]
- « dix ans de prises de participations dans le transport routier de marchandises » collection études [mai 2004],
- « l'utilisation des véhicules légers en 2000 » monographie du SESP [janvier 2003]
- « les automobiles et les véhicules utilitaires » dossier thématique des notes de synthèses du SESP [2002],
- dossier CDAT :
 - o « véhicules propres » 2000-2006 [mai 2006],
 - o « travail et transport » 1998-2005 [janvier 2006],
 - o « plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier » [novembre 2005],
 - o « dix ans de taxis » [novembre 2005],
 - o « le transport léger » 1991-2004 [août 2004],
- diverses publications du SESP : SESP Info-rapides, notes de synthèses...

Autres rapports, monographies, mémoires, études

- « missions et activités de la division des transports routiers » par la DRE Champagne-Ardenne pour l'assemblée régionale de la FNTR [mars 2006],
- « les des transports de la nation 2005 rapport provisoire [mars 2006],
- « la sous-traitance dans le transport de marchandises en ville » mémoire DEA de Awatif Raia Université Paris XII institut d'urbanisme de Paris/Ecole nationale des ponts et chaussées [septembre 2005],
- « le transport routier et la prestation logistique, c'est quoi, c'est qui ? » par G. Bessay et J.P. Meyronneinc [septembre 2005],
- « les des transports de la nation 2004 » rapport définitif [juillet 2005],
- « la sécurité routière en France, bilan de l'année 2004 » la documentation française [2005],
- « bilan d'activité 2004 de l'IGTT [2005],

- « connaissance des VUL » monographie établie de l'IAURIF¹⁴⁶ par L. Mykolenko [juin 2004],
- lettre de la DRE Rhône-Alpes n° 3 [juin 2003],
- « le transport léger » la monographie établie du Comité National Routier (CNR) en collaboration avec le SESP» [mai 2003],
- « mieux gérer les marchandises en ville » AFCI, AUTF, FNTR, GART [juin 2002],
- « UPS, DHL, FedEx » par Dimitri Rzepski, Thierry Delaye, et Julien Zaegel, Centre d'économie industrielle de l'Ecole des Mines [janvier 2000],
- « étude sur l'appréciation des transporteurs de la loi n° 98-69 du 6 février 1998 pour la DTT par Eurosis Translog [1999].

Ouvrage

- « La logistique dans la ville » par Danièle Patier, éditions Celse [2002].

Presse professionnelle

- les Cahiers scientifiques du transport :
 - o n° 41/2002 : « la résolution au quotidien des contraintes urbaines par les chauffeurs-livreurs » par C. Cholez université Pierre Mendès France,
 - o n° 36/1999 : « dynamiques territoriales des systèmes coopératifs dans le transport : le cas des réseaux français de messagerie » par A. Beyer laboratoire image et ville.
- la Lettre du transporteur routier :
 - o n° 939 : dossier « la représentation professionnelle » [26/09/2005].
- l'Officiel des transporteurs :
 - o n° 2091 : « le transport léger en quête de reconnaissance » [septembre 2000],
 - o n° 2005 : dossier « le transport léger dans le collimateur » [octobre 1998].
- Promotion transport :
 - o n° 361 : « l'application de la loi Gayssot : moraliser et réguler » [1998].
- Bulletin des transports et de la logistique :
 - o n : 3053 : « petits transports, petits contrôles » par D. Brousolle [18 octobre 2004],
 - o n° 2846 : « messageries : interdites aux taxis » [8 mai 2000],
 - o n° 361 : « l'application de la loi Gayssot : moraliser et réguler » [1998].
- Divers :
 - o « VUL, un risque encore sous-estimé » in circuler autrement n° 114 [mars, avril 2003],
 - o VUL, un objet roulant non identifié » in la prévention routière en entreprise n° 330 [mai, juin 2003].

¹⁴⁶