



PREMIER MINISTRE



Avril 2008

Pour une régulation durable du transport routier de marchandises

« Développement, compétitivité économique
et emploi »

Annexes – Volume 2

Maurice BERNADET, président
avec la collaboration de Denise RAVET

Rapports et documents



Pour une régulation durable du transport routier de marchandises

*« Développement, compétitivité
économique et emploi »*

Annexes - Volume 2

Maurice BERNADET, président
avec la collaboration de Denise RAVET

Avril 2008

SOMMAIRE

Annexe 8 - Evolution des prix et des coûts du TRM	7
Annexe 9 - Démographie des entreprises de TRM	11
Annexe 10 – La fiscalité des entreprises de TRM	17
Annexe 11 – Fiscalité sur le transport routier de marchandises – Comparaison européenne	27
Annexe 12 - La part de marché du pavillon français en transport international.....	33
Annexe 13 – Le cabotage en France et le cabotage par les transporteurs français à l'étranger	37
Annexe 14 – Evolution de l'emploi dans le secteur du TRM	41
Annexe 15 – Les conditions d'exercice de la profession de transporteur	49
Annexe 16 – Statistique de l'obtention de la capacité professionnelle	85

Annexe 8 - Evolution des prix et des coûts du TRM

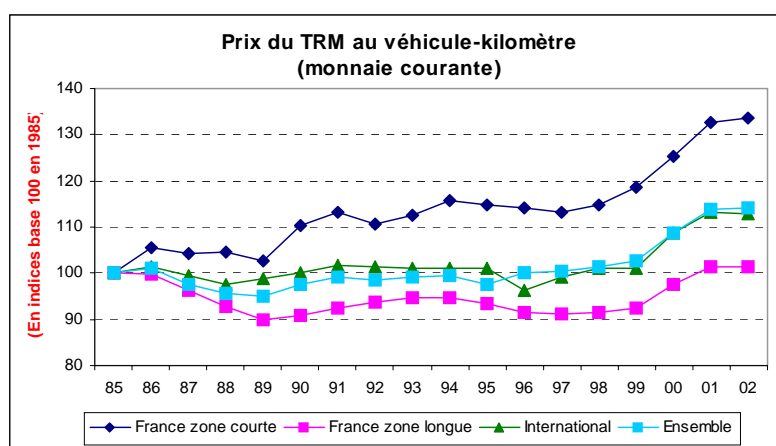
Les graphiques qui suivent reposent sur des séries statistiques distinctes selon la période envisagée.

Pour la période 1985-2002, les indices des prix présentés ont été produits par le SESP à partir des informations relevées dans l'enquête TRM qui distinguait les prix du transport de zone longue, du transport de zone courte (<200 km) et du transport international¹. Ces indices étaient disponibles au véhicule-kilomètre et à la tonne-kilomètre. La qualité de ces indices, jugée médiocre, a conduit à modifier profondément la manière de construire les indices de prix qui sont à présent calculés selon la méthode des prestations représentatives. L'indice de coût est celui du CNR, qui concerne le transport par tracteur + semi « maxi-code » de type « savoyarde » en longue distance. La qualité de cet indice était, elle aussi médiocre, et on peut penser qu'il sous-estimait les progrès de productivité réalisés par les transporteurs. Malgré ces réserves, ce que montrent ces indices doit être grossièrement exact.

Pour la période 2000-2006, sont utilisés les nouveaux indices de prix du SESP² qui sont des indices trimestriels de base 100 au premier trimestre 2003, mais dont les valeurs ont été rétro-polées par le SESP jusqu'à la fin de 2000 et qui ont été converties, aux fins de comparaison avec les indices du CNR, en base 100 en décembre 2000. Il s'agit d'indices de prix du transport national, longue distance d'une part et courte distance d'autre part. Les indices de coût sont les indices du CNR. S'agissant de la longue distance, sa définition n'a pas changée mais sa qualité a été très sensiblement améliorée et il ne soulève donc plus les réserves des indices de la période antérieure. S'agissant de la courte distance (transport « régional » selon le vocabulaire utilisé par le CNR) l'indice porte sur le transport par moyen et gros porteurs.

Période 1985-2002

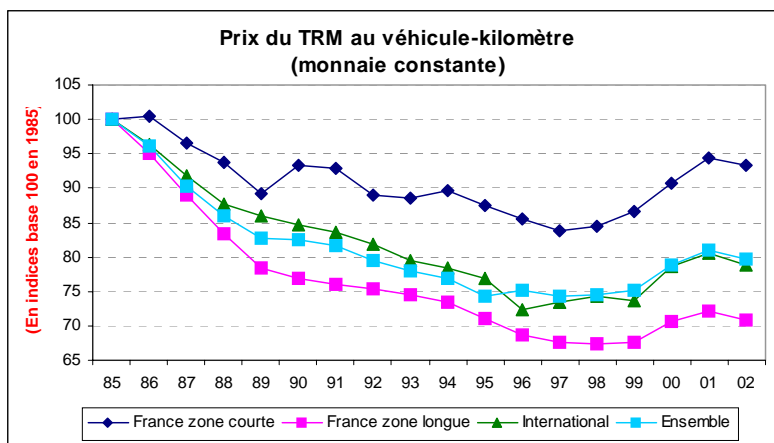
Les indices en monnaie constante ont été déflatés à partir de l'indice implicite des prix du PIB marchand de l'INSEE



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP à partir des informations relevées dans l'enquête TRM

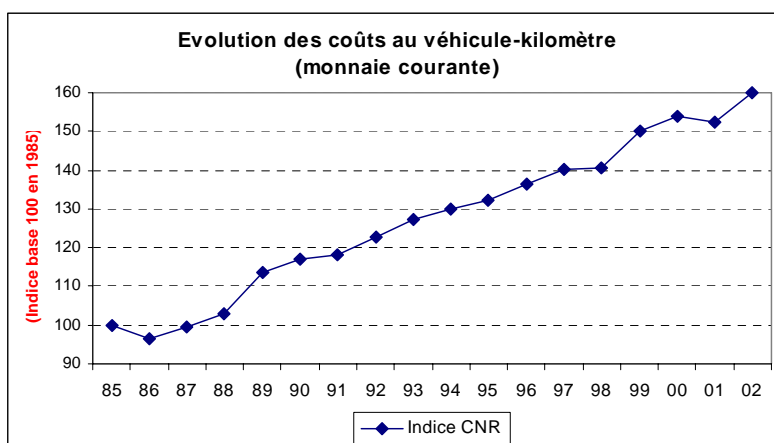
(1) Du fait des changements de l'organisation de l'enquête TRM en 1996, une rupture de série est intervenue à cette date. Les deux séries, antérieures et postérieures à 1996, peuvent cependant être mises bout à bout...

(2) Voir la méthodologie d'élaboration de ces indices à l'adresse http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=643

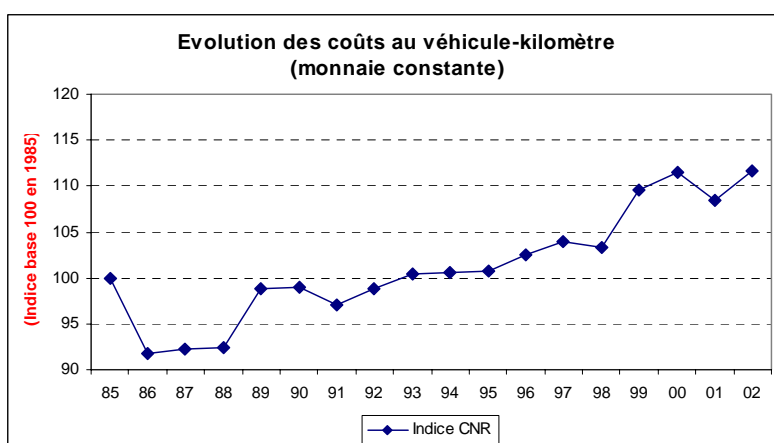


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP à partir des informations relevées dans l'enquête TRM

Les graphiques ci-dessous concernent l'indice des prix de revient du CNR en zone longue

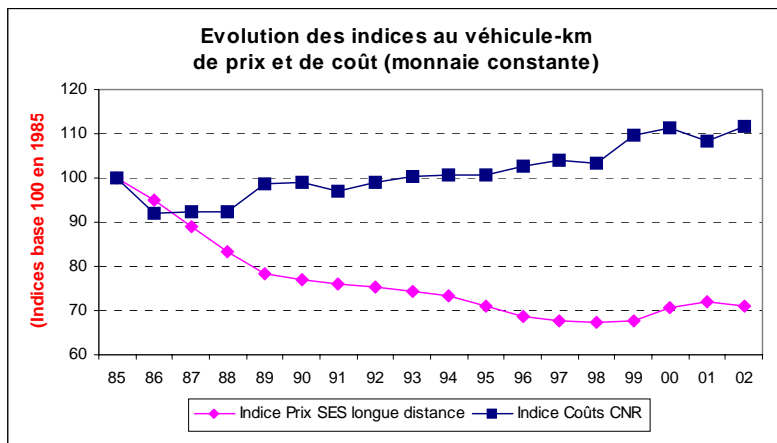


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP à partir des informations relevées dans l'enquête TRM



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP à partir des informations relevées dans l'enquête TRM

Si l'on compare les indices au véhicule-kilomètre de prix (longue distance) du SESP et l'indice de coût du CNR, on obtient :



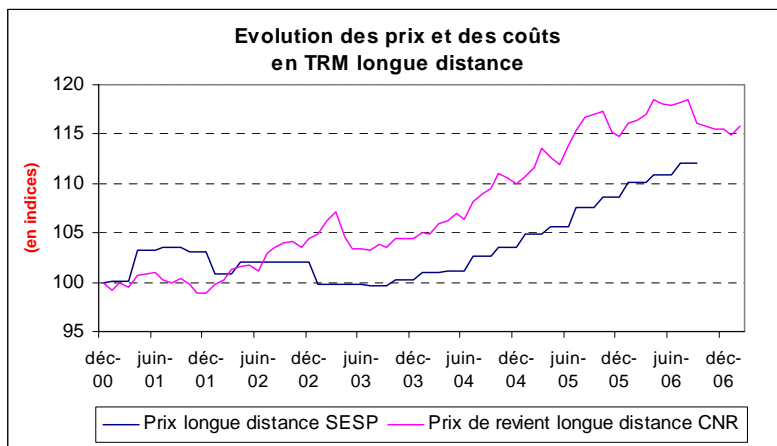
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP à partir des informations relevées dans l'enquête TRM

Période 2000-2006

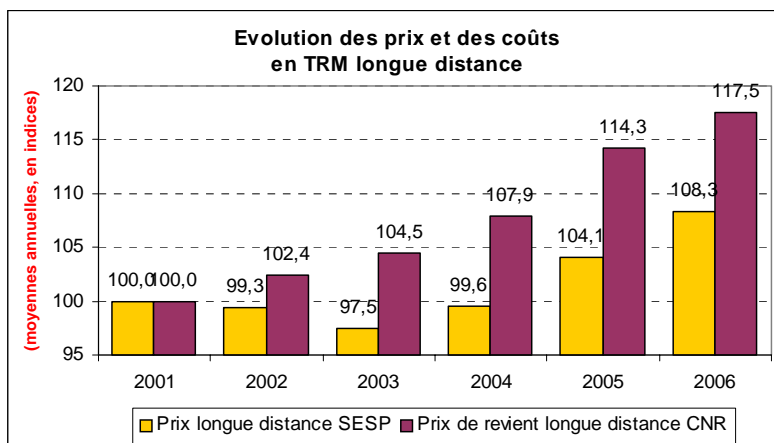
Les graphiques suivants comparent les indices de prix du SESP (IPTRM) aux indices de coût du CNR pour la longue distance et la courte distance.

Deux comparaisons sont faites : une comparaison « en glissement » (valeurs à une date donnée) et une comparaison en moyenne (valeurs moyennes des indices pour l'année considérée). Pour l'année 2006, les valeurs des indices de prix pour le dernier trimestre n'étant pas encore publiées, le calcul des moyennes est effectué sur les 3 premiers trimestres seulement.

Transport longue distance

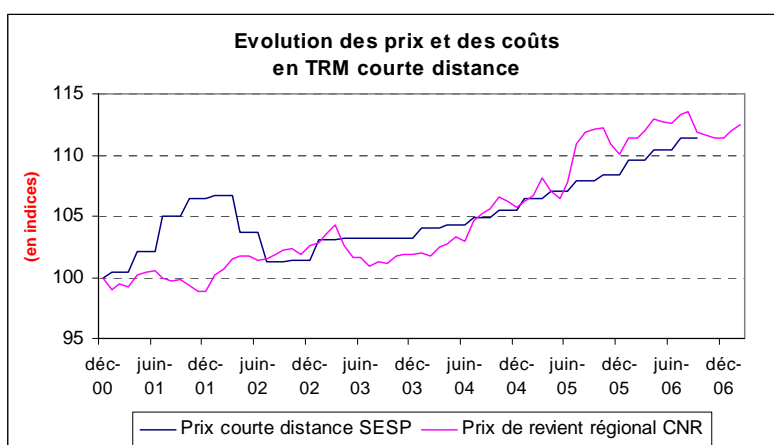


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

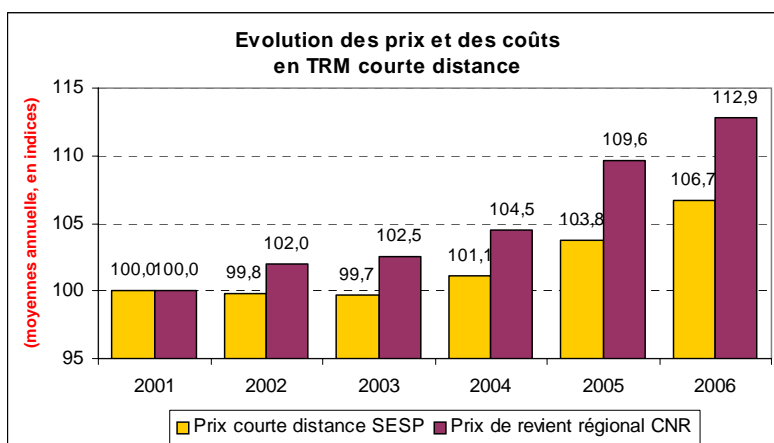


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Transport courte distance



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Annexe 9 - Démographie des entreprises de TRM

Cette note repose sur deux séries d'informations statistiques.

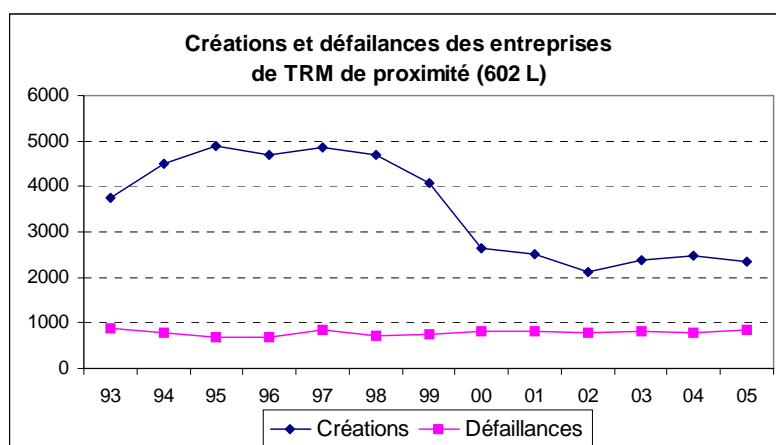
Les graphiques qui suivent reposent sur les chiffres publiés par le SESP dans les Comptes des Transports de la Nation qui répondent aux définitions suivantes :

Les créations d'entreprises sont issues du répertoire Sirène et incluent les « réactivations » et les « reprises ».

Le nombre des défaillances est celui des jugements de redressements judiciaires publiés au Bulletin officiel d'annonces civiles et commerciales pendant l'année considérée, à la date du jugement. Le concept de défaillance traduit donc la mise en redressement judiciaire de l'entreprise qui peut avoir diverses issues : la liquidation, la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation, la reprise à la suite d'un plan de cession. Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une cessation. De même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance. Le nombre des défaillances ne peut donc être assimilé à celui des disparitions qui peuvent avoir bien d'autres causes qu'une décision judiciaire, et qui peut notamment résulter de la cession du fonds, d'une décision volontaire d'arrêt de l'activité...

Par ailleurs, le secteur auquel est rattachée une entreprise une année donnée dépend de son activité principale cette même année. Le périmètre du secteur n'est donc pas nécessairement constant au cours du temps. En conséquence, les variations des nombres d'entreprises dans chacun des secteurs ne dépendent pas uniquement de facteurs démographiques (créations et cessations), mais également d'éventuels reclassements sectoriels. Les conséquences de ces reclassements seraient particulièrement sensibles à la frontière entre le transport routier de marchandises de proximité (602L) et le transport routier de marchandises interurbain (602M).

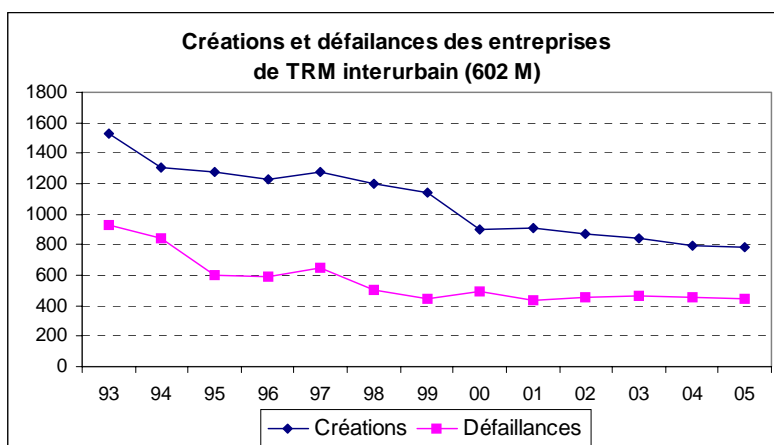
Entreprises de TRM de proximité



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des Transports de la Nation

Si les défaillances apparaissent comme relativement stables, les créations ont connu une très forte baisse entre 1996 et 2002, et semblent s'être stabilisées depuis.

Entreprises de TRM interurbain

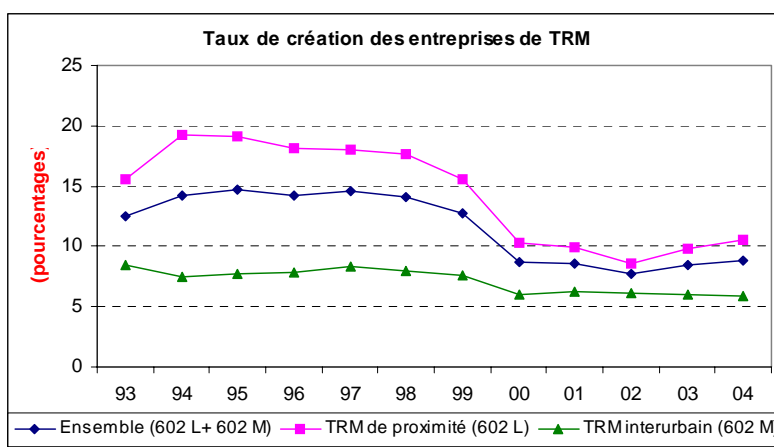


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des Transports de la Nation

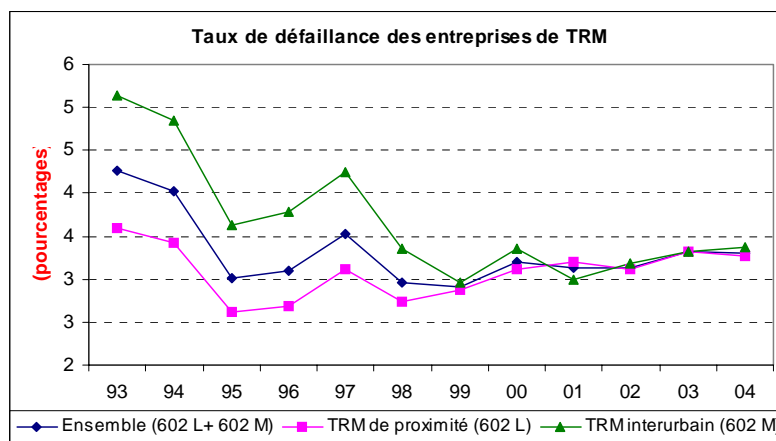
Les disparitions comme les défaillances baissent de façon relativement régulière, les créations un peu plus vite que les défaillances qui semblent en nombre stable depuis la fin du siècle dernier.

Taux de création et de défaillance

En rapportant le nombre de créations ou de défaillances au nombre du « stock » des entreprises (le nombre des entreprises est issu du répertoire Sirène et est comptabilisé au 31 décembre ; il ne comprend pas les entreprises étrangères ayant des établissements en France) on obtient le taux de création ou de défaillance.



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des Transports de la Nation



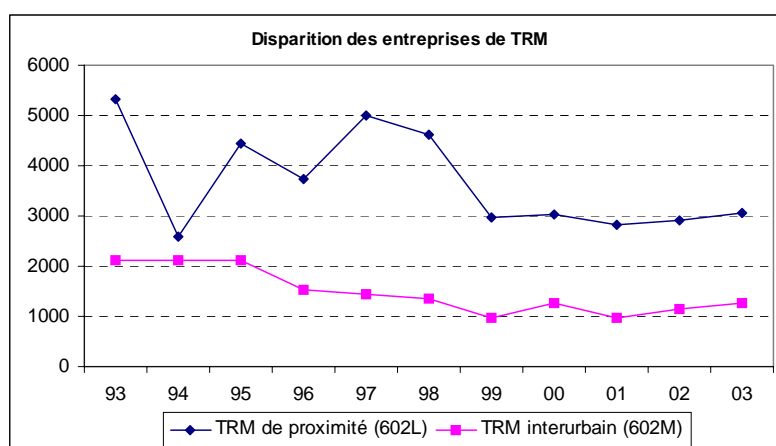
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des Transports de la Nation

Les taux de création sont nettement plus élevés dans le TRM de proximité que dans le transport interurbain ; mais ils ont très fortement décliné dans les années 90, avant de se stabiliser, voire de légèrement remonter en 2003 et 2004. La baisse du taux de création du TRM interurbain a été plus modérée, et il s'est stabilisé depuis 2000.

Les taux de défaillance étaient également différents au début de la période étudiée, plus forts pour le transport interurbain que pour le transport de proximité. La tendance pour les deux catégories est à la baisse au début de période, à la reprise en 1996-1997, en baisse en 1998 et 1999 ; depuis 1999, les taux de défaillance sont quasiment les mêmes pour les deux catégories d'entreprises, et ils tendent à augmenter légèrement.

Disparitions d'entreprises

On peut estimer le nombre de disparitions d'entreprises au cours d'une année n en faisant la différence entre le nombre d'entreprises en n par rapport à n-1 et en déduisant de ce résultat le nombre de créations. La pertinence de cette méthode est fonction de la qualité des estimations des cessations, mais aussi de l'importance des reclassements des entreprises en fonction de leur activité principale. On obtient le résultat suivant :

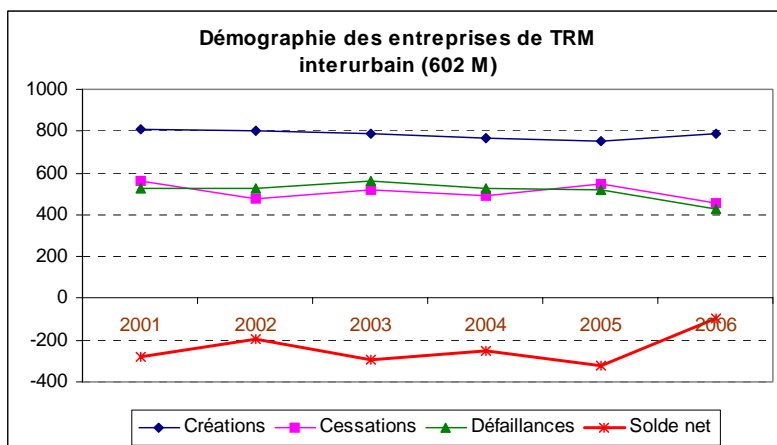


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des Transports de la Nation

La courbe des disparitions pour les entreprises de proximité connaît des variations très fortes jusqu'en 1999, qui fait douter de la pertinence de chiffres. En revanche, sur la période plus récente, les variations sont moins marquées. La tendance récente est à une augmentation modérée...

Une deuxième série de graphiques a pour source Cofacering et des tableaux transmis par le CNR. Ils portent sur la période 2001 - 2006. Les créations comprennent les créations pures, les cessions de fonds et les fusions-absorptions. Au regard des créations on a les cessations d'activités et les défaillances, en deux rubriques distinctes³. D'où les graphiques :

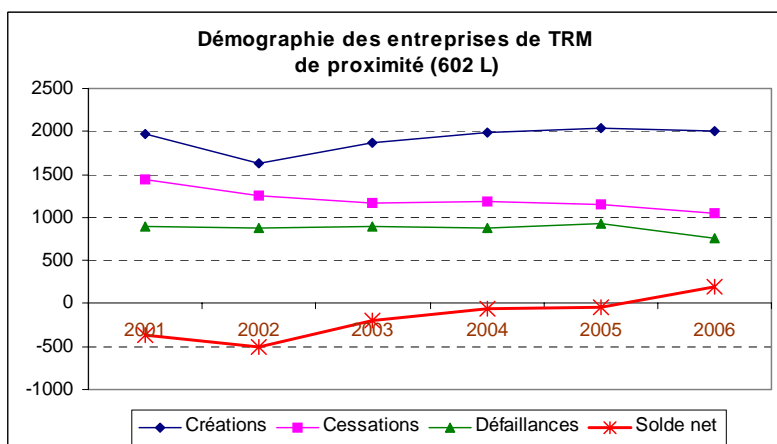
Entreprises de TRM de proximité



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des Transports de la Nation

D'après ces chiffres, pour les entreprises de TRM de proximité, le nombre des créations serait stable (en très légère décroissance en 2006), celui des cessations en baisse assez régulière, celui des défaillances stable, mais avec une diminution sensible en 2006. Le résultat global serait que le solde net (créations - cessations - défaillances) serait en croissance assez régulière depuis 2002 ; il était négatif en 2002 (-500) mais redevient légèrement positif en 2006.

Entreprises de TRM interurbain



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des Transports de la Nation

La situation serait sensiblement différente pour les entreprises de transport interurbain, même si la tendance est la même en 2006. Mais les créations, cessations et défaillances sont plutôt stables sur la période, de même que le solde qui oscille autour de -200.

(3) Les défaillances sont donc assimilées ici à des disparitions, au même titre que les cessations d'activités, alors que comme nous l'avons souligné ci-dessus, la défaillance n'implique pas la disparition de l'entreprise.

Le rapprochement des chiffres de deux origines différentes montre des écarts assez importants. Par exemple, en 2005, le nombre des créations dans le TRM de proximité est de 2352 selon les Comptes des Transports de la Nation, de 2038 selon les chiffres de Cofacerating ; le nombre des défaillances de 849 selon les CTN mais de 933 selon Cofacerating. Nous estimions à environ 3000 les disparitions d'entreprises en 602L pour 2003 ; le chiffre cessations + défaillances de Cofacerating est de 2065... Il est donc clair que les définitions ou les champs utilisés ne sont pas les mêmes. Dans certains cas, on peut trouver l'explication : par exemple, les chiffres de Cofacerating sont hors DOM-TOM, alors que les chiffres de l'INSEE les incluent ; par exemple encore, Cofacerating ne prend pas en compte les créations et les disparitions lorsque ces dernières interviennent dans les trois mois suivant les créations. Mais ces différences ne suffisent pas à expliquer les écarts constatés, que tant l'INSEE que Cofacerating constatent, sans comprendre leurs origines.

Par ailleurs comme les deux séries se recoupent peu dans le temps, il est difficile de vérifier si, malgré les différences de niveaux, elles conduisent à des évolutions proches. Il n'y a toutefois pas de contradictions évidentes...

Les chiffres de Cofacerating fournissent des précisions sur les défaillances en fonction de la taille des entreprises et de leur année de création (Cf. tableau ci-après).

La démographie des entreprises de TRM - Données 2006

a : créations - (cessations + défaillance)
b) : créations : (cessations + défaillance)

Mise à jour avec les données précisées le 21 mai 2007

Transports routiers de marchandises interurbains (802 M)								Ensemble de l'économie	
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	variation 2006/06		
Total créations	807	804	790	765	752	786	4,5 %	- 4,1 %	
Cessations pures	457	379	445	421	470	380	- 19,1 %		
Cessions de fonds	47	46	37	49	61	54	- 11,5 %		
Fusions absorptions	48	51	40	19	19	20	5,3 %		
Total cessations	562	476	522	489	550	454	- 17,5 %	4,6 %	
Défaillances selon effectif salarié									
0 à 4 salariés	495	498	534	495	477	348	- 27,0 %		
5 à 49 salariés	29	14	19	24	37	70	89,2 %		
50 salariés et plus	2	7	4	4	6	8	33,3 %		
Effectif inconnu		6	3	1	1	1	- 18,0 %		
Total	526	525	560	524	521	427			
Défaillance selon la date de création									
moins de 5 ans	265	247	268	202	173	131	- 24,3 %		
entre 5 et 10 ans	37	33	36	96	125	135	8,0 %		
plus de 10 ans	224	245	256	226	223	161	- 27,8 %		
Total défaillances	526	525	560	524	521	427	- 18,0 %	0,04 %	
a	Solde net de créations	- 281	- 197	- 292	- 248	- 319	- 95	- 70,2 %	
b	Indice de dynamisme	0,74	0,80	0,73	0,76	0,70	0,89		1,48

Transports routiers de marchandises de proximité (802 L)								Ensemble de l'économie française	
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	variation 2006/06		
Total créations	1976	1626	1868	1994	2038	2007	- 1,5 %	- 4,1 %	
Cessations pures	1390	1164	1120	1093	1049	963	- 8,2 %		
Cessions de fonds	45	59	36	74	87	82	- 5,7 %		
Fusions absorptions	15	29	6	10	11	4	- 63,6 %		
Total cessations	1450	1252	1162	1177	1147	1049	- 8,5 %	4,6 %	
Défaillances selon effectif salarié									
0 à 4 salariés	873	875	876	859	890	692	- 22,2 %		
5 à 49 salariés	19	8	24	18	33	60	81,8 %		
50 salariés et plus	2	0	0	1	3	3	0,0 %		
Effectif inconnu		2	3	5	7	3			
Total	894	885	903	883	933	758	- 18,8 %		
Défaillance selon la date de création									
moins de 5 ans	612	578	581	494	402	290	- 27,9 %		
entre 5 et 10 ans	49	46	51	162	278	322	15,8 %		
plus de 10 ans	233	261	271	227	253	146	- 42,3 %		
Total défaillances	894	885	903	883	933	758	- 18,8 %	0,04 %	
a	Solde net de créations	- 368	- 511	- 197	- 66	- 42	200	- 576,2 %	
b	Indice de dynamisme	0,84	0,76	0,90	0,97	0,98	1,11		1,48

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les sources du Cofacering

Annexe 10 – La fiscalité des entreprises de TRM

Cette annexe comprend un certain nombre de notes rédigées par la Direction générale des impôts – Direction de la Législation fiscale portant sur :

- la taxe professionnelle ;
- la taxe sur les conventions d'assurance ;
- la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers et autres taxes, avec en annexe :
 - la liste des Etats membres bénéficiant actuellement d'une période dérogatoire pour la taxation du gazole ;
 - le barème des tarifs trimestrielles et journaliers de la taxe à l'essieu.

**MINISTERE DE L'ECONOMIE
DES FINANCES ET DE L'EMPLOI**

**Fiscalité des activités de transport routier de marchandises
Taxe professionnelle**

1) Réduction de la valeur locative pour les entreprises de transport qui exercent une partie de leur activité en dehors du territoire national

Pour la détermination de leur base d'imposition, les entreprises de transport routier de marchandises bénéficient d'une réduction de leur valeur locative lorsqu'elles exercent une partie de leur activité en dehors du territoire national (articles 1471 du CG1 et 3 10 HH de l'annexe II au CGI). Ainsi, la valeur locative des véhicules de transport et des matériels et équipements se trouvant à bord ne doit être comprise dans les bases d'imposition qu'en proportion :

- des recettes de transport soumises à la TVA, à l'exclusion de celles résultant des prestations de transport intracommunautaire de biens visées à l'article 259 A-3° du CG1 ;
- par rapport à l'ensemble des recettes hors taxes correspondant à l'activité de transport.

Lorsque le trafic assuré par l'entreprise de transport est principalement en provenance de France ou à destination de la France, la proportion à retenir ne peut être inférieure à 10 %.

2) Le dégrèvement « camions » prévu à l'article 1647 C du CG1

Les entreprises utilisant des véhicules de transport routier pour leur propre compte ou pour le compte d'autrui bénéficient d'un dégrèvement au titre des véhicules routiers qu'elles utilisent. Ce dispositif a été profondément modifié ces dernières années.

L'article 29 de la loi de finances pour 2005 a permis une extension du champ et une augmentation du montant du dégrèvement :

- initialement réservé aux véhicules routiers dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 16 tonnes et aux autocars, le dégrèvement a été étendu aux véhicules routiers dont le PTAC est supérieur ou égal à 7,5 tonnes et aux bateaux affectés à la navigation intérieure ;
- le montant du dégrèvement par véhicule, qui n'avait pas été revalorisé depuis l'institution du dégrèvement fin 1997, a été porté de 122 € à 244 € au titre des impositions 2004 et à 366 € pour les impositions établies au titre de 2005.

L'article 6 de la loi de finances rectificative pour 2005 a augmenté le montant du dégrèvement, notamment en faveur des véhicules routiers ou tracteurs routiers dont le poids total autorisé en charge ou roulant est supérieur ou égal à 16 tonnes. Par ailleurs, le montant du dégrèvement est majoré lorsque ces véhicules respectent certaines normes environnementales.

Le montant du dégrèvement par véhicule est égal à :

- 700 € pour les véhicules routiers destinés au transport de marchandises dont le PTAC est supérieur ou égal à 16 tonnes ainsi que pour les véhicules tracteurs routiers dont le poids total roulant (PTR) est supérieur ou égal à 16 tonnes. Le dégrèvement est porté à 1 000 € lorsque ces véhicules sont conformes aux normes environnementales dites « Euro II »¹.

(1) Normes fixées par la directive 88/77/CEE du Conseil du décembre 1987.

- 366 € pour les autres véhicules éligibles (véhicules routiers dont le PTAC est compris entre 7,5 et 16 tonnes, véhicules tracteurs routiers dont le PTR est compris entre 7,5 et 16 tonnes).

Le dégrèvement s'impute sur la cotisation de taxe professionnelle de l'établissement auquel les véhicules sont rattachés. Il est en outre précisé que les modalités d'articulation du dégrèvement avec le plafonnement en fonction de la valeur ajoutée sont particulièrement avantageuses puisque le dégrèvement « camions » ne vient pas diminuer le plafonnement en fonction de la valeur ajoutée qui reste calculé dans les conditions de droit commun.

L'évolution du coût de ce dégrèvement entièrement supporté par l'Etat (coût global pour tout type de véhicules) est présentée dans le tableau ci-dessous :

	(en M€)			
Impositions	2003	2004	2005	2006
Coût de dégrèvement	31	33	113	238

Source : Etat statistique 1081

Le coût du dégrèvement pour l'année 2006 se décompose de la manière suivante :

- camions de plus de 16 tonnes « polluants » 54 M€
- camions de plus de 16 tonnes « non polluants » 138 M€
- camions entre 7,5 et 16 tonnes 45 M€
- bateaux 1 M€

3) Le dégrèvement pour investissements nouveaux (DIN)

Les immobilisations créées ou acquises neuves à compter du 1^{er} janvier 2004 ouvrent droit au dégrèvement de taxe professionnelle au titre des investissements nouveaux (DIN), dès lors qu'elles sont éligibles à l'amortissement dégressif.

La première année au titre de laquelle ces biens sont compris dans la base d'imposition, le dégrèvement est égal à la totalité de la cotisation de taxe professionnelle afférente à ces biens puis il est égal, respectivement, aux deux tiers et à un tiers de la cotisation de taxe la deuxième et la troisième année.

Pour les biens entrant à la fois dans le champ du dégrèvement « camions » et du dégrèvement pour investissements nouveaux, l'entreprise doit opter pour l'un de ces dégrèvements. En cas d'option pour le DM, les véhicules ouvrent à nouveau droit au dégrèvement « camions » à l'issue de la période d'application du DTN.

4) Le plafonnement en fonction de la valeur ajoutée

Les entreprises de transport de marchandises bénéficient du plafonnement en fonction de la valeur ajoutée, qui permet de limiter le poids de leur cotisation à leurs capacités contributives. A ce titre, elles bénéficient de la réforme de la taxe professionnelle inscrite à l'article 85 de la loi de finances pour 2006, qui prévoit le plafonnement effectif de la taxe professionnelle à 3,5 % de la valeur ajoutée produite.

Fiscalité des activités de transport routier de marchandises Taxe sur les conventions d'assurance

I – Présentation de la taxe sur les conventions d'assurance (TSCA)

Toute convention d'assurance conclue avec une société ou compagnie d'assurances ou avec tout autre assureur français ou étranger est soumise, quels que soient le lieu et la date auxquels elle est conclue, à une taxe annuelle obligatoire, perçue sur le montant des sommes stipulées au profit de l'assureur. La taxe est due, quels que soient le lieu et la date auxquels ces conventions sont ou ont été conclues, dès lors que le risque est situé en France ou que la personne concernée y a son domicile ou sa résidence habituelle.

Cette taxe sur les conventions d'assurance est régie par les dispositions des articles 991 à 1004 *bis* du code général des impôts.

La TSCA est perçue à un taux proportionnel. Le tarif de la taxe sur les conventions d'assurances prévu à l'article 1001 du code général des impôts diffère selon l'objet des contrats concernés.

Ainsi, sous réserve de taux spécifiques appliqués à certains risques mentionnés à l'article précité (entre 7 % et 30 % pour les assurances contre l'incendie, 7 % pour les contrats d'assurance maladie, 19 % pour les contrats de navigation maritime ou fluviale, 19 % pour les contrats liés aux véhicules terrestres à moteur), le taux de droit commun est de 9 % pour tous les autres contrats d'assurance souscrits.

II – Exonération de TSCA concernant l'activité du transport de marchandises

Le législateur a mis en place un large dispositif d'exonération, notamment concernant les assurances souscrites contre les risques de transports terrestres.

Ainsi, l'article 995-7° du code général des impôts exonère de TSCA les contrats d'assurances sur marchandises transportées et responsabilité civile des transporteurs terrestres.

Sont ainsi exonérés de TSCA les contrats d'assurance relatifs aux risques portant sur les marchandises transportées souscrits par l'expéditeur ainsi que les contrats de responsabilité civile du transporteur. Il est, en outre, précisé que l'article 995-1 1 du code général des impôts exonère de TSCA les contrats garantissant les risques de toute nature (responsabilité civile, dommage) relatifs aux véhicules utilitaires d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes ¹.

(1) Ces véhicules étant susceptibles de permettre le transport sur route de marchandises.

Fiscalité relative au transport routier de marchandises Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers et autres taxes

I – Taxe intérieure de consommation des produits pétroliers (TIPP)

Au 1^{er} janvier 2007, le tarif de la TIPP pour le gazole identifié à l'indice 22 et mentionné au tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes est de 42,84 euros par hectolitre (€/HI).

L'article 265 *septies* du code des douanes prévoit un remboursement partiel de TIPP en faveur des transports routiers de marchandises.

Ainsi, la TIPP sur le gazole utilisé par les exploitants de transport de marchandises pour les véhicules routiers à moteur destinés au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 7,5 tonnes est remboursée à hauteur de la différence entre 39,19 €/ HI et le tarif applicable au titre de l'article 265 (42,84 €/ HI).

En conséquence, le taux effectif de TIPP supporté par les transporteurs routiers de marchandises est de 39,19 €/ HI.

La demande de remboursement est déposée auprès du service des douanes ; elle est effectuée au titre de chaque semestre.

Pour 2006, le montant total de ces remboursements est d'environ 200 M €.

Ce dispositif de réduction du tarif de l'accise applicable au gazole à usage professionnel résulte des dispositions de l'article 7 de la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité. Cet article interdit aux Etats membres qui mettent en oeuvre la mesure d'appliquer au gazole à usage professionnel un tarif qui soit inférieur au tarif national en vigueur dans les Etats membres en cause au 1^{er} janvier 2003 (39,19 €/ HI dans le cas de la France).

Une proposition de directive du Conseil modifiant la directive 2003/96/CE en ce qui concerne l'ajustement du régime fiscal particulier pour le gazole utilisé comme carburant à des fins professionnelles ainsi que la coordination de la taxation de l'essence sans plomb et du gazole utilisé comme carburant est en cours d'examen par les Etats membres et la Commission.

La Commission propose de réduire progressivement l'écart de taxation entre le gazole et l'essence sans plomb en augmentant le tarif du gazole.

La convergence des minima communautaires applicables à l'essence et au gazole suivrait l'échéancier suivant :

	2004	2010	2012	2014
Gazole (en € par hectolitre)	30,2	33,0	35,9	38,0
Essence sans plomb (en € par hectolitre)	35,9	35,9		

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, Ministère des Finances, de l'Economie et de l'Emploi

Les taux nationaux actuels de TIPP, hors part régionale, étant pour le gazole de 41,69 €/HI et pour l'essence de 58,92 €/HI, la proposition de directive n'aurait aucun impact pour la France.

En outre, du point de vue des autorités françaises, la proposition de directive répond à la nécessité de réduire l'écart de taxation du gazole professionnel entre les Etats membres. Le tableau figurant en annexe I liste les Etats membres bénéficiant actuellement d'une période dérogatoire pour la taxation du gazole.

II – Taxe régionale sur les cartes grises

L'article 1599 *quindecies* du code général des impôts (CGI) prévoit la perception au profit des régions d'une taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules délivrés dans leur ressort territorial.

La taxe est proportionnelle à la puissance du véhicule. Le taux unitaire est fixé par cheval-vapeur et est déterminé chaque année par délibération du conseil régional.

L'article 1599 *sexdecies* du CGI prévoit un taux réduit de moitié pour les véhicules utilitaires d'un poids total autorisé en charge supérieure à 3,5 tonnes. Cette disposition est applicable qu'il s'agisse de véhicules neufs ou de véhicules déjà en circulation faisant l'objet de la délivrance d'une nouvelle carte grise.

III – Taxe additionnelle à la taxe régionale sur les cartes grises des véhicules utilitaires perçue au profit de l'association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports

L'article 1635 *bis* M du CGI prévoit une taxe destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers.

Cette taxe est perçue en addition de celle prévue à l'article 1599 *quindecies* du CGI lors de la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules automobiles de transport des marchandises, des tracteurs routiers et des véhicules de transport en commun de personnes.

L'article 159 *octies* de l'annexe IV au CGI fixe le montant de cette taxe comme suit :

Désignation	Montant de la taxe (en €)
Véhicules automobiles de transport de marchandises :	
– dont le PTAC ¹ est inférieur ou égal à 3,5 tonnes	38
– dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes et inférieur à 6 tonnes	135
– dont le PTAC est égal ou supérieur à 6 tonnes et inférieur à 11 tonnes	200
Véhicules automobiles de transport de marchandises dont le PTAC est égal ou supérieur à 11 tonnes, tracteurs routiers et véhicules de transport en commun de personnes	305

Source : CGI

Cette taxe est recouvrée, contrôlée et sanctionnée selon les règles et sous les mêmes conditions que la taxe régionale sur les cartes grises prévue à l'article 1599 *quindecies* du CGI.

IV – Taxe spéciale sur certains véhicules routiers (taxe à l'essieu)

L'article 16 de la loi n° 67-1114 du 21 décembre 1967 a institué une taxe spéciale destinée à compenser les dépenses supplémentaires d'entretien et de renforcement de la voirie occasionnées par la circulation de certaines catégories de fort tonnage. Cette taxe varie en fonction de la configuration des véhicules, de leur poids total autorisé en charge (PTAC) ou de leur poids total roulant autorisé (PTRA) et des caractéristiques de leur suspension.

Les I à V de l'article 87 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier ont modifié la réglementation applicable en matière de taxe à l'essieu. Cette réforme s'est traduite par un élargissement du champ d'application de cette taxe et par une simplification et une modification de tarifs.

(1) Poids total autorisé en charge.

Cette taxe est codifiée aux articles 284 *bis* à 284 *sexies bis* du code des douanes. Son assiette et son recouvrement sont assurés par les services de la direction générale des douanes et des droits indirects.

Les véhicules concernés sont ceux immatriculés en France et dans certains Etats tiers à la Communauté européenne, circulant sur la voie publique et d'un poids autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes, à l'exclusion des véhicules spécialement conçus pour le transport de personnes.

L'article 284 *ter* du code des douanes fixe les tarifs de la taxe. Le tableau figurant à l'annexe II récapitule le barème des tarifs trimestriels et journaliers.

Le produit de cette taxe s'élève à 220 M € en 2006.

V – Taxe expérimentale dans la région Alsace sur les véhicules de transport de marchandises seuls ou tractant une remorque et les ensembles articulés dont le PTAC ou le PTRAC est égal ou supérieur à douze tonnes

L'article 118 de la loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006 de finances rectificative pour 2006 instaure, à titre expérimental dans la région Alsace et jusqu'au 31 décembre 2012, une taxe sur les véhicules de transport de marchandises seuls ou tractant une remorque et les ensembles articulés dont le PTAC ou le PTRAC est égal ou supérieur à douze tonnes qui empruntent des autoroutes, routes, nationales ou portions de routes appartenant à des collectivités territoriales pouvant constituer des itinéraires alternatifs à des axes autoroutiers à péage situés ou non sur le territoire douanier.

Les dispositions d'application de l'article 118 précité sont actuellement en cours de préparation.

La taxe, codifiée à l'article 285 *septies* du code des douanes, sera perçue par l'administration des douanes et droits indirects (DGDDI).

Son montant est fonction du nombre des essieux du véhicule et de la distance parcourue sur lesdites voies. Il est compris entre 0,015 € et 0,2 € par essieu et par kilomètre.

**Annexe I – Liste des Etats membres bénéficiant actuellement
d’une période dérogatoire pour la taxation du gazole**

	Dérogation au taux minimal communautaire applicable au gazole	Dérogation au taux applicable au gazole professionnel	Dérogation au champ d’application du gazole professionnel (PTAC > ou = 7,5 tonnes)
Espagne	30,2 €/HI en 2007 33 €/HI en 2012	28,7 €/HI jusqu’en 2009 au moins 30,2 €/HI de 2010 à 2012	3,5 tonnes jusqu’en 2008
Autriche	30,2 €/HI en 2007 33 €/HI en 2012	28,7 €/HI jusqu’en 2009 au moins 30,2 €/HI de 2010 à 2012	
Belgique	30,2 €/HI en 2007 33 €/HI en 2012	28,7 €/HI jusqu’en 2009 au moins 30,2 €/HI de 2010 à 2012	
Luxembourg	30,2 €/HI en 2009 33 €/HI en 2012	27,2 €/HI jusqu’en 2009 au moins 30,2 €/HI de 2010 à 2012	
Portugal	30,2 €/HI en 2009 33 €/HI en 2012	27,2 €/HI jusqu’en 2009 au moins 30,2 €/HI de 2010 à 2012	3,5 tonnes jusqu’en 2007
Grèce	30,2 €/HI en 2010 33 €/HI en 2012	26,4 €/HI jusqu’en 2009 au moins 30,2 €/HI de 2010 à 2012	3,5 tonnes jusqu’en 2008
Italie			3,5 tonnes jusqu’en 2007
Allemagne			12 tonnes jusqu’en 2007
Pays-Bas			12 tonnes jusqu’en 2007
Estonie	24,5 €/HI en 2004 33 €/HI en 2010		
Lettonie	30,2 €/HI en 2011 33 €/HI en 2013		
Lituanie	30,2 €/HI en 2011 33 €/HI en 2013		
Malte	24,5 €/HI en 2004 33 €/HI en 2010		
Pologne	27,4 €/HI en 2008 30,2 €/HI en 2010 33 €/HI en 2012		
Chypre	30,2 €/HI en 2008 33 €/HI en 2010		

Source : Ministère de l’Economie, des Finances et de l’Emploi

Annexe II – Taxe à l’essieu – Barème des tarifs trimestriels et journaliers

Catégorie de véhicules	PTAC ou PTR A (en tonnes)		Tarifs par trimestre (en euros)		Tarifs par jour (en euros)		
	= ou > à	< à	Suspension pneumatique de l’(des) essieu(x) moteurs	Autres systèmes de suspension de l’(des) essieu(x) moteur(s)	Suspension pneumatique de l’(des) essieu(x) moteurs	Autres systèmes de suspension de l’(des) essieu(x) moteur(s)	
I – Véhicules automobiles porteurs	a) à deux essieux	12	18	68,6	99,09	2,74	3,96
		18		91,47	137,2	3,66	5,49
	b) à trois essieux	12		68,6	99,09	2,74	3,96
		12	12	68,6	99,09	2,74	3,96
	c) à quatre essieux	27		91,47	135,68	3,66	5,43
II – Véhicules articulés composés d’un tracteur et d’une semi-remorque	a) semi-remorque à un essieu	12	20	94,52	131,11	3,78	5,24
		20	27	144,83	176,84	5,79	7,07
		27		221,05	251,54	8,84	10,06
	b) semi-remorque à deux essieux	12	27	94,52	131,11	3,78	5,24
		27	33	117,39	163,12	4,7	6,52
		33	39	144,83	193,61	5,79	7,74
		39		158,55	234,77	6,34	9,39
	c) semi-remorque à trois essieux	12	27	94,52	131,11	3,78	5,24
		27	38	117,39	163,12	4,7	6,52
		38		131,11	176,84	5,24	7,07
	III – Remorques (quelque soit le nombre d’essieux)	16			68,6		2,74

Source : Ministère de l’Economie, des Finances et de l’Emploi

Annexe 11 – Fiscalité sur le transport routier de marchandises – Comparaison européenne

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
DES FINANCES ET DE L'EMPLOI

DIRECTION DE LA LÉGISLATION FISCALE
SOUS-DIRECTION E - BUREAU E 2

PARIS, Le 5 octobre 2007

NOTE Fiscalité sur le transport routier de marchandises *Comparaison européenne*

Aux fins d'une comparaison avec le régime français, une étude comparative de la fiscalité applicable au transport routier de marchandises a été effectuée pour l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, l'Italie, les Pays Bas, la Pologne et la Roumanie.

Dans ces différents Etats, les entreprises de transport routier sont redevables de l'impôt sur les sociétés et d'une taxe foncière. Une taxe professionnelle est due en Allemagne, en Espagne et en Italie. L'eurovignette est due en Belgique et aux Pays-Bas, l'Allemagne l'a supprimée et remplacée par une taxe autoroutière. Les entreprises allemandes, espagnoles, italiennes, néerlandaises, polonaises et roumaines sont également redevables d'une taxe sur les véhicules. Seule, la Belgique perçoit une taxe de circulation.

I - L'impôt sur les sociétés

Les entreprises de transport routier sont redevables de l'impôt sur les sociétés de droit commun.

Les taux sont les suivants :

Allemagne : Taux de 25 % et majoration de 5,5 % de l'impôt. Taux effectif : 26,37 % ¹ Il existe par ailleurs un impôt au profit des communes (*Gewerbesteuer*) assis sur le résultat corrigé des entreprises (cf. taxe professionnelle infra)

Belgique : 33 % si le bénéfice est supérieur ou égal à 322 500 € ² Taux progressifs de 24,25 % à 34,5 % si le bénéfice est inférieur à 322 500 € ³ (une majoration conjoncturelle égale à 3 % du montant de l'impôt s'y ajoute si bien que le taux effectif maximum est de 33,99 %)

.../...

(1) A compter du 1^{er} janvier 2008: taux de 15 % et majoration de 5,5 % de l'impôt, soit 15,82 %.

(2) Taux applicable à l'ensemble du bénéfice.

(3) De 0 à 25 000 € : 24,25 % ; de 25 000 à 90 000 € : 31 % ; de 90 000 à 322 500 € : 34,5 % (majoration destinée à effacer progressivement l'avantage des taux réduits de 24,25 % et de 31 % par rapport au taux de 33 %).

- Espagne :** En général 32,5 % ¹
Pour les petites et moyennes entreprises (chiffre d'affaires inférieur ou égal à 8 M€) :
25 % si le bénéfice est inférieur ou égal à 90 152 € ;
32,5 % au-delà.
25 % pour les sociétés d'assurance mutuelle et coopératives de crédit et 20 % pour les autres sociétés coopératives.
- Italie :** 33 %.
Il existe par ailleurs un impôt régional sur la valeur ajoutée nette (hors amortissements) au taux général de 4,25 %, non déductible de la base de l'impôt sur les sociétés (cf. taxe professionnelle infra).
- Pays-Bas :** 20 % sur la fraction du bénéfice inférieure à 25 000 € ²
23,5 % de 25 000 € à 60 000 €
25,5 % au-delà.
- Pologne :** 19 %
- Roumanie :** 16 %

II – La taxe professionnelle

Allemagne

La taxe professionnelle s'applique à toute entreprise industrielle et commerciale, quelle que soit la forme, exerçant son activité en Allemagne. Les sociétés de capitaux allemandes sont toujours assujetties en raison de leur forme juridique.

La taxe professionnelle est assise sur le bénéfice d'exploitation après prise en compte de différents correctifs afin de déterminer la valeur économique du bénéfice. Sont réintégrés notamment, la moitié des loyers, la moitié des intérêts des dettes à long terme, la quote-part des pertes provenant de la participation dans les sociétés de personnes. A l'inverse, certaines déductions sont effectuées telles que : 1,2 % de la valeur fiscale des immeubles d'exploitation et les distributions provenant de participations égales ou supérieures à 10 % dans des sociétés de capitaux.

Un coefficient de 5 % est ensuite appliqué sur le résultat retraité. Le taux de l'impôt voté par les communes s'applique sur cette assiette nette imposable avec un taux minimum de 200 % (la taxe professionnelle représente en général 14 % du bénéfice imposable).

Espagne

L'impôt espagnol, déterminé à partir d'éléments fonciers et de données professionnelles sur les activités économiques, rassemble des éléments proches de la taxe professionnelle française.

.../...

(1) 2008 : 30 %

(2) 2008 : 20 % sur la fraction du bénéfice inférieure à 40 000 €
23 % de 40 000 € à 200 000 €
25,5 % au-delà..

La détermination de l'impôt ne repose pas comme pour la taxe professionnelle française sur une logique « base x taux ». Le montant de cet impôt est déterminé au terme d'un calcul complexe prenant en compte un barème applicable à une base composée d'un montant forfaitaire, fonction de l'activité, et d'un montant supplémentaire, fonction de la surface occupée, ainsi que de coefficients de pondération, en fonction du chiffre d'affaires, d'éventuels coefficients municipaux de majoration ou de minorations, selon la localisation, et d'une éventuelle majoration départementale.

Italie

L'IRAP (*imposta sulle attività produttive*) est un impôt régional qui s'applique aux activités productives (production, échanges de biens ou prestations de services) exercées dans le ressort du territoire régional. Il est dû notamment par les entrepreneurs individuels et les sociétés.

La base imposable de l'IRAP est constituée par la valeur nette ajoutée (hors amortissements) produite par les entreprises. Il s'agit donc d'un impôt essentiellement assis sur les coûts salariaux, les charges financières et la rémunération des capitaux propres. Le taux commun de l'IRAP est fixé à 4,25 %.

III – La taxe foncière

Allemagne

La taxe foncière est prélevée sur les immeubles bâtis et non bâtis. S'agissant des immeubles non bâtis, elle est basée sur la valeur fiscale déterminée au 1er janvier 1964 et majorée de 40 %. Pour les immeubles bâtis, elle est basée sur la valeur de rendement qui varie en fonction du type du bien, de la taille de la commune et de l'année de construction.

L'impôt est ensuite calculé en appliquant à cette base d'imposition, un coefficient fédéral (de 0,26 % à 0,35 %) et un taux local variable selon les communes (au total, le taux moyen d'imposition est de 1 %).

Belgique

La taxe foncière belge (précompte immobilier) est basée sur le revenu cadastral indexé.

Le taux du précompte immobilier comprend le taux de base et les additionnels provinciaux et communaux. Ce sont les Régions qui sont compétentes pour modifier le taux de base et les exonérations en matière de précompte immobilier.

Le précompte immobilier est également dû à raison des matériels et outillages (appareils, machines et autres installations utiles à une exploitation industrielle, commerciale ou artisanale). Lorsqu'un immeuble bâti ou non bâti comporte du matériel et outillage, le Cadastre fixe un revenu cadastral distinct pour cette composante ¹.

.../...

(1) Les nouveaux investissements sont exonérés de précompte en Flandres (depuis 1998) et en Wallonie (sous conditions en 2005, de façon inconditionnelle depuis 2006). Enfin, la Région de Bruxelles-Capitale octroie un crédit d'impôt à la personne physique ou morale redevable du précompte immobilier sur matériel et outillage. Ce crédit d'impôt est entièrement à charge de la Région de Bruxelles-Capitale.

Espagne

La taxe foncière municipale est basée sur le revenu cadastral des immeubles. Les taux sont en moyenne de 0,4 % pour les immeubles en milieu urbain et de 0,3% pour ceux situés en milieu rural.

Italie

L'impôt communal sur les immeubles est dû annuellement par les propriétaires d'immeubles bâtis ou non bâtis. La taxation varie en fonction de la nature de l'immeuble et des règles fixées par les communes. En conséquence les règles de cet impôt ne sont pas uniformes sur tout le territoire, les communes pouvant fixer des règles propres y compris en dérogation ou complément des règles légales (en général, les taux fixés par les communes varient entre 0,4 % à 0,7 %).

Pays-Bas

La taxe foncière néerlandaise sur les locaux professionnels est séparée en deux, une part est payée par le propriétaire, l'autre par le locataire ou personne qui en a la libre disposition. A Amsterdam, un local professionnel dont la valeur locative est égale à un million d'euros sera assujetti par tranche de 2 500 € de valeur locative selon un taux de 3,34 € pour l'utilisateur et 4,17 € pour le propriétaire. Ces taux peuvent être très différents : environ 8 euros à Leiden et 5 euros à Utrecht. La fourchette est large, de 2 euros à 18 euros par tranche de 2 500 euros de valeur locative.

Pologne

La taxe foncière sur les immeubles bâtis et non bâtis professionnels est calculée à partir de leur superficie. Les taux sont fixés par les communes mais ne peuvent pas excéder 0,18 € par m2 pour les terrains et 4,88 € par m2 pour les locaux.

Roumanie

La taxe foncière est basée sur la valeur des immeubles inscrite au bilan de l'entreprise. Les taux fixés par les communes varient de 0,5 % à 1 % pour les locaux. S'agissant des terrains, la taxe peut s'élever jusqu'à 0,18 € par m2.

IV – L'eurovignette

Belgique et Pays-Bas

Un droit d'usage des infrastructures, dit « eurovignette », peut être perçu pour l'utilisation des autoroutes dans les Etats qui n'appliquent pas de péages. C'est notamment le cas en Belgique et aux Pays-Bas.

.../...

L'eurovignette est applicable aux véhicules à moteur et ensembles de véhicules affectés exclusivement au transport par route de marchandises et dont la masse maximale autorisée atteint au moins 12 tonnes. Le montant de l'eurovignette se détermine selon la combinaison du nombre d'essieux et du degré de pollution (norme d'émission ou norme EURO) du véhicule.

Norme d'émission	Nombre d'essieux	
	Inférieur ou égal à trois	Supérieur ou égal à quatre
	Taxe annuelle	Taxe annuelle
Non euro	960 €	1 550 €
Euro I	850 €	1 400 €
Euro II	750 €	1 250 €

Source : Ministère des Finances, de l'Economie et de l'Emploi

V – La taxe autoroutière : Allemagne

Depuis le 1er janvier 2005, la taxe autoroutière allemande a remplacé l'eurovignette. Tous les camions d'un poids total supérieur à 12 tonnes, chargés ou à vide, circulant sur le réseau autoroutier fédéral (environ 12 000 km) sont assujettis à cette taxe.

Le montant prélevé est calculé en fonction du trajet parcouru sur autoroute, du nombre d'essieux et du niveau des émissions polluantes du véhicule concerné. Les camions transitant par l'Allemagne sont également concernés par cet impôt.

La taxe s'élève en moyenne à 12,4 cents d'€ par kilomètre d'autoroute parcouru.

VI – La taxe de circulation : Belgique

Le montant de la taxe est fixé en fonction du nombre d'essieux, de la nature de la suspension et de la masse maximale autorisée (MMA). Il varie également selon que le véhicule circule seul ou avec une remorque.

Par exemple le propriétaire d'un camion (véhicule circulant seul) à trois essieux avec une MMA supérieure à 25 tonnes et une suspension pneumatique sera redevable d'une taxe de 345 € si la suspension est pneumatique et de 394 € dans les autres cas. Dans le cas d'un camion de plus de quatre essieux la taxe sera de 371 € ou de 607 € selon la suspension. Pour un ensemble de véhicules le montant maximum de la taxe est de 889 € (véhicule à moteur de plus de trois essieux plus remorque de plus de trois essieux, suspension non pneumatique).

VII – La taxe annuelle sur les véhicules Allemagne

Les propriétaires de poids lourds sont redevables de la taxe sur les véhicules. La taxe se calcule sur le poids total en charge du poids lourd et de la remorque. La taxe est progressive et s'élève par palier de 200 kg à :

- 11,25 € jusqu'à 2 000 kg (par 200 kg)
- 12,02 € de 2 000 à 3 000 kg
- 12,78 € de 3 000 à 3 500 kg

En outre des réductions de taxe sont accordées en fonction du niveau des émissions polluantes du véhicule.

(Exemple : la taxe annuelle d'un véhicule poids lourds de 17 tonnes avec une remorque de 23 tonnes s'élève à environ 1 600 €).

Espagne

Les propriétaires de véhicules sont redevables de la taxe municipale espagnole sur les véhicules. La taxe de base pour un camion d'au moins 10 tonnes est de 148,30 €. Les municipalités peuvent augmenter le montant de cette taxe (au maximum de 100 %), et la moduler selon différents critères, notamment les caractéristiques du moteur et son impact sur l'environnement.

Italie

Les propriétaires de véhicules immatriculés en Italie sont redevables de la taxe annuelle de circulation. Elle est calculée en fonction de la cylindrée du moteur et du type de carburant utilisé.

Pays-Bas

Une taxe annuelle assise sur le poids du véhicule est due par les propriétaires. Son montant de base varie de 700 € à 2.104 €. Une taxe supplémentaire est prélevée par les provinces. Son montant varie de 268 € à 304 €.

Pologne

Les propriétaires de camions sont redevables de la taxe annuelle sur les véhicules d'un tonnage supérieur à 3,5 tonnes ainsi que sur les remorques et les semi-remorques.

Roumanie

Une taxe annuelle communale est prélevée sur les véhicules poids lourds en fonction de la masse du véhicule. Les communes bénéficient d'une certaine marge de manoeuvre pour la fixation des taux.

Annexe 12 - La part de marché du pavillon français en transport international

Les graphiques qui suivent reposent sur les données collectées par le SESP. Ils résultent des enquêtes TRM réalisées en France et dans les autres pays européens, selon une méthodologie en principe identique.

La signification et la fiabilité de ces chiffres méritent cependant attention. Le SESP donne les précisions suivantes dans la note de synthèse n° 161 de janvier-février-mars 2006.

Définitions

Transport bilatéral : transport effectué entre deux pays par le pavillon d'un des deux pays.

Deux pavillons sont distingués : le pavillon national et le pavillon partenaire, pavillon du pays avec lequel l'échange s'effectue.

Comparabilité et fiabilité des données

L'approche retenue...est celle qui assure la description la plus précise des mouvements de marchandises. Par exemple dans le cas d'un parcours Paris-Berlin avec chargement complémentaire à Cologne et livraison de l'ensemble à Berlin, on a considéré deux enregistrements (Paris-Berlin avec le chargement initial et Cologne-Berlin avec le chargement complémentaire). Cependant, tous les pays ne procèdent pas ainsi : certains simplifient en ne retenant qu'une seule opération de transport (Paris-Berlin), ce qui n'est légitime que pour décrire les mouvements de véhicules. Cette différence d'approche entraîne quelques écarts avec les résultats parus dans d'autres publications.

Les conventions retenues conduisent à classer en transport national une partie des mouvements de marchandises qui, bien que concourant à des échanges internationaux de marchandises, s'effectue sur le territoire d'un pays. Il s'agit de mouvements associés à un changement d'attelage ou une rupture de charge à l'intérieur du territoire du pays. Ainsi, un parcours Paris-Berlin effectué avec un relais d'attelage pour le transport de Strasbourg à Berlin se décompose, dans l'enquête TRM française, en un transport national de Paris à Strasbourg et un transport international de Strasbourg à Berlin.

Les données du Portugal présentent une rupture de série entre 2004 et les années 2000 à 2003. En effet, entre 2000 et 2003, le Portugal estimait le transport pour compte propre à partir des seuls chiffres disponibles sur les transports pour compte propre de 1999. L'amélioration des taux de réponse en 2004 a eu pour effet d'accroître de 25 % le nombre de véhicules transportant des marchandises.

L'enquête italienne présente aussi une rupture de série entre 2003 et 2004 due à un changement de méthodologie.

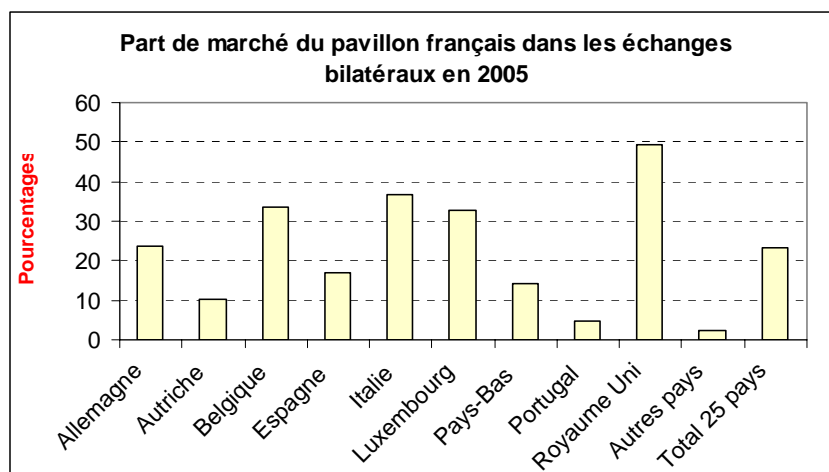
Pour l'Espagne, l'accroissement observé en 2002 s'explique en partie par le fait que l'on a désormais inclus dans l'enquête le transport au sein d'une même municipalité (le « municipio » en Espagne est un niveau géographique de taille moyenne à peu près comparable à celle du canton en France).

Pour 2004, les données relatives aux pays suivants : Chypre, Danemark, Estonie, Finlande, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pologne, République tchèque, Slovénie, Slovaquie, Suède sont regroupées sous la rubrique « Autres pays ».

Précisons en outre que par « pavillon français » il faut entendre le transport réalisé par des camions ou des ensembles dont le véhicule moteur est immatriculé en France. Et symétriquement pour les pavillons étrangers.

Situation du pavillon français en 2005

Nous présentons cette situation, dans un premier temps en ne tenant pas compte des trafics internationaux réalisés sous pavillon « tiers » c'est-à-dire par des véhicules immatriculés dans un pays autre que le pays de chargement ou de déchargement (véhicules allemands, par exemple, sur des trafics entre la France et les Pays-Bas).

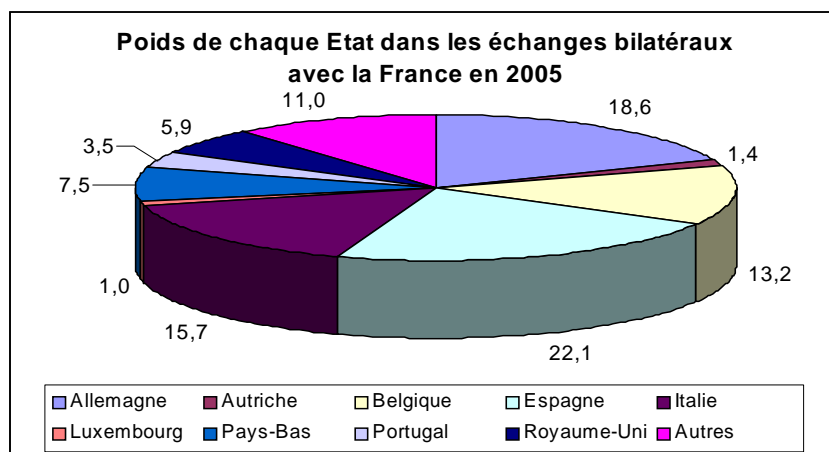


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Si l'on considère l'ensemble des pays, les deux sens confondus, le pavillon français se situe à 23,3 %. Mais la part de marché varie dans des proportions très importantes puisqu'elle est de 2,4 % vis-à-vis des « Autres pays » (0,9 % avec la Pologne ou la République tchèque, c'est-à-dire quasi nulle...), de 4,9 % avec le Portugal ; inversement elle est à 42,9 % avec le Royaume-Uni. En aucun cas, elle ne dépasse 50 %.

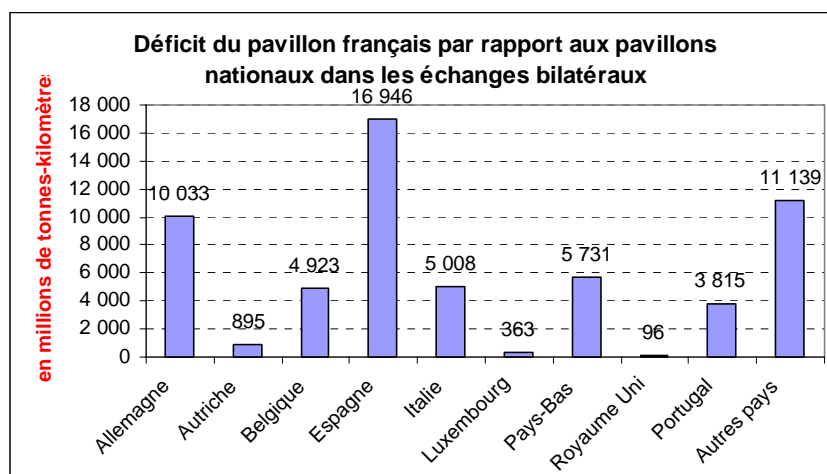
Ces chiffres doivent cependant être relativisés en tenant compte du fait que les échanges routiers bilatéraux avec les différents pays sont de niveaux très différents. La très faible part de marché du pavillon français est moins grave lorsqu'on considère les échanges avec le Portugal qui ne représente que 3,5 % des transports bilatéraux concernant la France qu'avec l'Espagne, où la part de marché du pavillon français est trois fois plus importante mais qui « pèse » 22 % de ces échanges.

D'où le graphique qui représente le poids de chaque pays dans les échanges routiers bilatéraux :



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

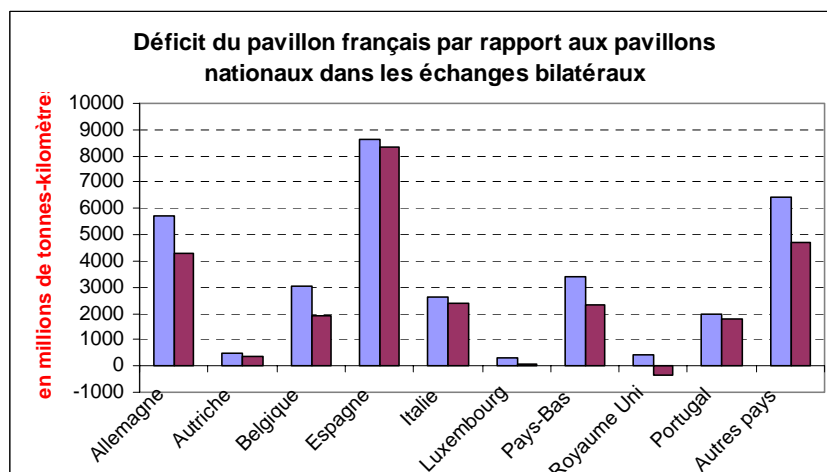
Une autre façon de relativiser ces résultats est de considérer le montant du « déficit » du pavillon français par rapport aux différents pays (chiffres 2005). Dans ce graphique, le déficit est mesuré, pour un pays donné, par la différence entre le tonnage kilométrique réalisé par les transporteurs de ce pays et le tonnage kilométrique réalisé par le pavillon français :



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Avec tous les pays, il y a donc « déficit », mais dont l'importance est très variable.

Il existe évidemment un écart, parfois très important, de la part du pavillon français selon le sens du transport. Dans tous les cas, la part du pavillon français est plus forte lorsqu'on considère les « sorties » que lorsqu'on considère les « entrées ». Pour l'ensemble des pays, en 2005, la part du pavillon français est de 25,3 % sur les « sorties », mais de 21,5 % sur les « entrées ». Le sens de l'écart entre la part de marché à l'entrée et à la sortie est toujours le même, à une exception près : le déficit global vis-à-vis du Royaume-Uni se transforme en un excédent (modeste !) dans le sens des sorties.



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Les chiffres que nous avons utilisés jusqu'à présent concernent les trafics réalisés, dans les échanges bilatéraux de la France, par les transporteurs français et les transporteurs du pays considéré. Mais interviennent aussi des transporteurs de pays tiers ; leur prise en compte donne une image encore moins satisfaisante du rôle du pavillon français. En effet la part du pavillon français sur les échanges, les deux sens confondus, avec l'ensemble des pays considérés tombe alors au dessous de 20 % (19,7 %).

Part du pavillon français	Part des pavillons des pays partenaires	Part des pavillons des pays tiers	Total
19,7 %	64,9 %	15,4 %	100,0 %

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

La part du pavillon français atteint sa valeur maximum dans les échanges avec le Royaume-Uni où elle reste inférieure à 38 %.

Evolution de la part du pavillon français

On peut consulter la note de synthèse n° 159 de mai-juin-juillet 2005 du SESP qui, dans les figures 8 à 12 visualise l'évolution des parts de marché des transporteurs français dans les échanges bilatéraux avec l'Espagne, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, de 1993 à 2003. En complétant cette série par les chiffres disponibles des dernières années on obtient pour l'ensemble des pays pris en compte (dont la liste varie légèrement en fonction de l'enrichissement des informations disponibles), l'évolution est la suivante au cours des dernières années :

2001	2002	2003	2004	2005
29,9	30,3	29,1	24,0	19,7

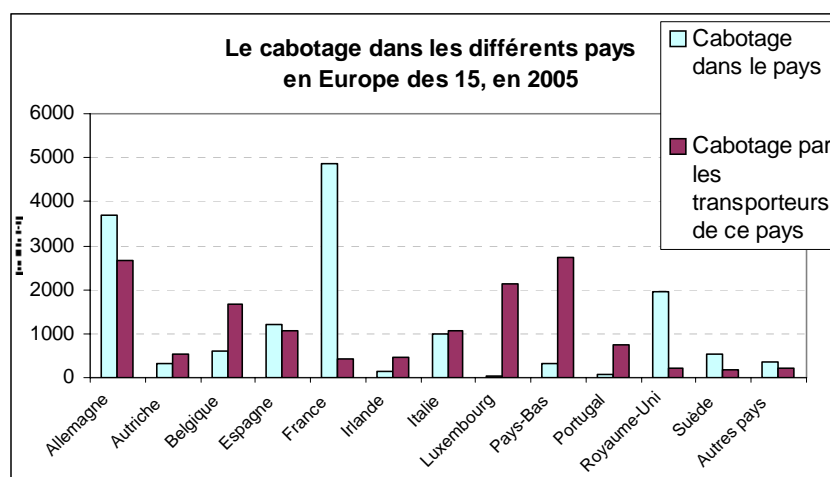
Les chiffres cités dans cette note doivent subir une révision

En effet les transports réalisés par les véhicules étrangers résultent d'estimations réalisées selon une procédure adoptée par le SESP il y a plusieurs années, s'appuyant notamment sur l'enquête Transit de 1993, actualisés à partir de données des douanes, des enquêtes TRM réalisées à l'étranger et des mesures de la circulation réalisées par le SETRA. Ils doivent être prochainement révisés en tenant compte des résultats de l'enquête Transit de 2004, du sondage de la circulation 2004 et de l'amélioration des résultats des enquêtes TRM étrangères, tant du point de vue de la qualité de ces enquêtes que de leur champ. Cette révision devrait se traduire par une majoration des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français par les véhicules étrangers. Les résultats définitifs de cette révision seront probablement publiés en mars 2008, dans le prochain rapport provisoire de la Commission des Comptes de la Nation. Mais déjà le rapport de la Commission des Comptes pour 2006 annonce, s'agissant du Transit par le pavillon étranger « Les travaux menés en 2007 dans la perspective d'un rebasefont état d'un niveau supérieur à 60 Gt.km » (alors que le chiffre inscrit sous cette rubrique pour 2006 est de 56,2 Gt.), et s'agissant du transport international « Les travaux réalisés en 2007... font état d'un niveau de 46,3 Gt.km » (chiffre correspondant dans les Comptes de 2006, 31,0 Gt.km)

Annexe 13 – Le cabotage en France et le cabotage par les transporteurs français à l'étranger

Les données disponibles proviennent du traitement des enquêtes TRM française et étrangères pour l'année 2004. Elles sont de qualité inégale et elles sont lacunaires, notamment parce que, pour des raisons de confidentialité statistique, les chiffres résultant de moins de 10 observations ne peuvent être publiés. De nombreuses cases du tableau recoupant le pays caboté et le pavillon du pays caboteur ne sont, de ce fait, pas remplies.

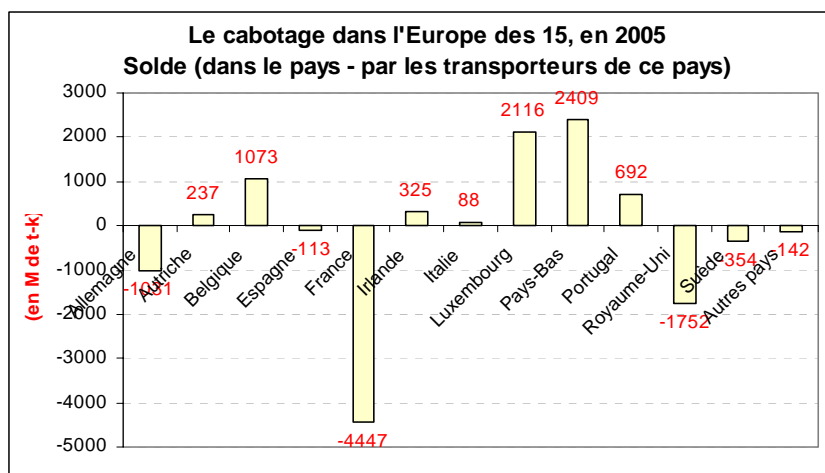
Malgré ces limites on peut établir les graphiques suivants :



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres SESP, traitement des enquêtes TRM françaises et étrangères

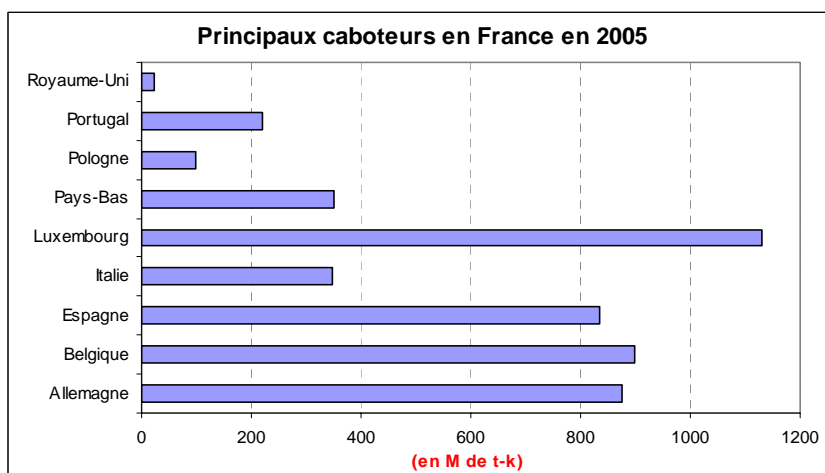
La France est donc le premier pays européen caboté, devant l'Allemagne et le Royaume-Uni. En revanche, les performances du pavillon français en tant que caboteur situent la France loin derrière les Pays-Bas, l'Allemagne, le Luxembourg, la Belgique et dans une moindre mesure l'Espagne, l'Italie et le Portugal.

Il en résulte que le solde (cabotage par le pavillon du pays - cabotage dans le pays par les pavillons étrangers) est fortement déficitaire. Il est le plus important de tous les pays avec un déficit de 4,4 milliards de t-km.

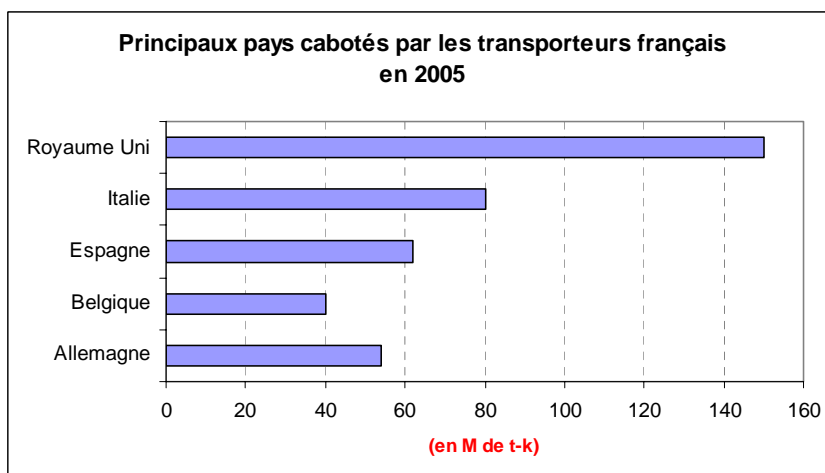


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres SESP, traitement des enquêtes TRM françaises et étrangères

Dans la mesure où les données sont disponibles, on peut connaître le niveau du cabotage des pavillons étrangers en France et du pavillon français à l'étranger :

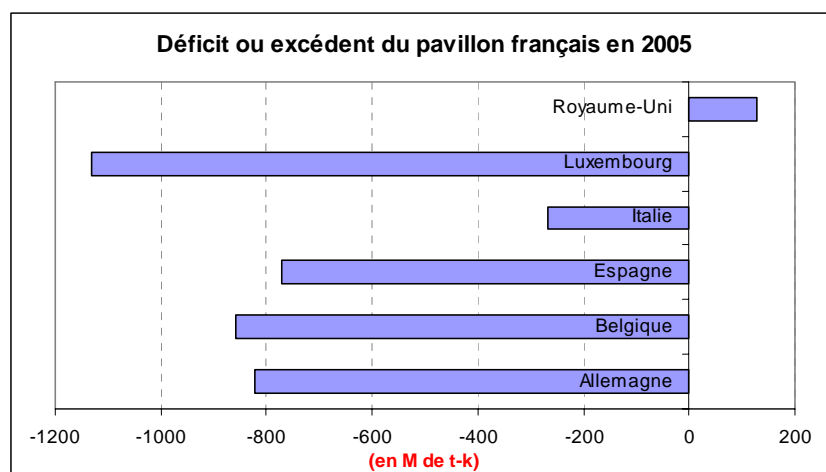


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres SESP, traitement des enquêtes TRM françaises et étrangères



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres SESP, traitement des enquêtes TRM françaises et étrangères

et calculer un solde par pays :



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres SESP, traitement des enquêtes TRM françaises et étrangères

On peut également calculer un « taux de couverture » (cabotage dans le pays par les transporteurs français/cabotage en France par les transporteurs de ce pays x 100), par pays et globalement, montrer comment il a évolué au cours des dernières années :

	2001	2002	2003	2004	2005
Allemagne	23,2	20,3	14,4	13,8	6,2
Belgique	5,9	4,2	4,9	6,3	4,4
Espagne	40,5	18,5	12,2	7,9	7,4
Italie	ns	75,5	87,4	70,8	23,1
Royaume-Uni	360,6	318,4	657,7	324,2	652,2
Ensemble des pays	16,8	15,4	14,1	12,1	8,5

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres SESP, traitement des enquêtes TRM françaises et étrangères

La baisse du taux de couverture est donc un phénomène général, malgré le léger redressement avec la Belgique en 2004, et la variation sans doute peu significative (le volume du cabotage par le pavillon anglais en France est faible et une petite modification de ce chiffre entraîne un changement important du rapport) du taux de couverture avec le Royaume-Uni.

Annexe 14 – Evolution de l'emploi dans le secteur du TRM

Les statistiques disponibles résultent soit de l'UNEDIC, soit de l'enquête annuelle d'entreprise (EAE). Les statistiques de l'UNEDIC ne concernent que les emplois salariés, au 31 décembre de l'année considérée et ne prennent en compte dans les statistiques trimestrielles que les établissements de 10 salariés et plus. Les statistiques provenant de l'EAE concernent à la fois les emplois salariés et non-salariés, pour toutes les entreprises quelle que soit leur taille. Pour les entreprises de moins de 10 salariés qui ne font pas l'objet d'une enquête exhaustive mais d'une interrogation par sondage, les chiffres résultent d'estimations réalisées par le SESP. Il s'agit également de chiffres au 31 décembre de chaque année.

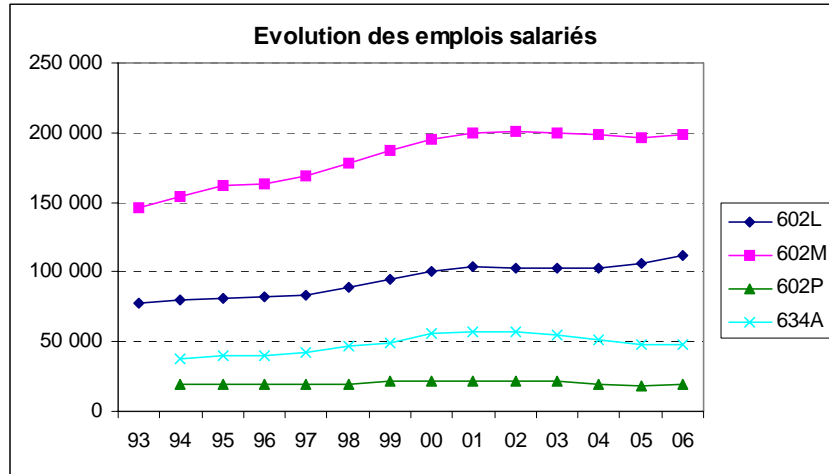
Mais la différence la plus importante entre les deux sources tient au fait que les statistiques de l'EAE sont établies par entreprise, alors que celles de l'UNEDIC le sont par établissement. Dans le premier cas, ce sont tous les emplois de l'entreprise qui sont enregistrés en fonction de la nomenclature d'activité à laquelle cette entreprise est rattachée (code APE) : les emplois d'une entreprise classée en 602L apparaissent dans leur totalité sous cette rubrique. En revanche, pour les statistiques de l'UNEDIC, chaque établissement est classé en fonction du code APE et les emplois de cet établissement apparaissent sous cette rubrique. Les différents établissements d'une même entreprise - et donc les emplois correspondants - peuvent relever de codes différents. Si, par exemple une entreprise X classée en 602L a trois établissements A, B et C classés respectivement en 602M, 602L et 634A, tous les effectifs de l'entreprise sont classés en 602L dans l'EAE, mais dans les chiffres de l'UNEDIC, les effectifs de l'établissement A sont classés en 602L, ceux de l'établissement B en 602M et ceux de l'établissement C en 634A.

La conséquence de cette différence de traitement est que les chiffres résultant des deux sources peuvent être, même en ordre de grandeur, très différents ! Selon les cas, les chiffres de l'EAE concernant les salariés peuvent être supérieurs ou inférieurs à ceux de l'UNEDIC : ils sont supérieurs dans le cas de la messagerie ; mais s'agissant du transport de proximité ou du transport interurbain, la relation est inverse : les chiffres de l'UNEDIC sont supérieurs à ceux de l'EAE...

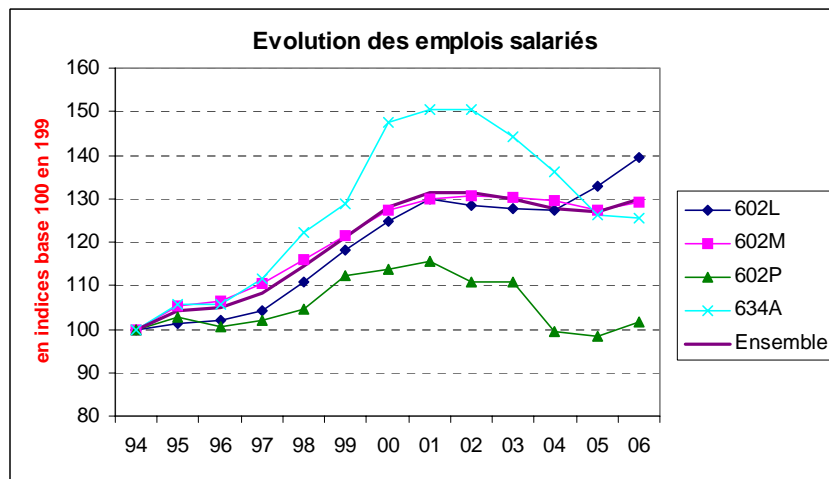
Une dernière source peut être citée, celle de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL).

1) Les effectifs salariés selon les chiffres de l'UNEDIC

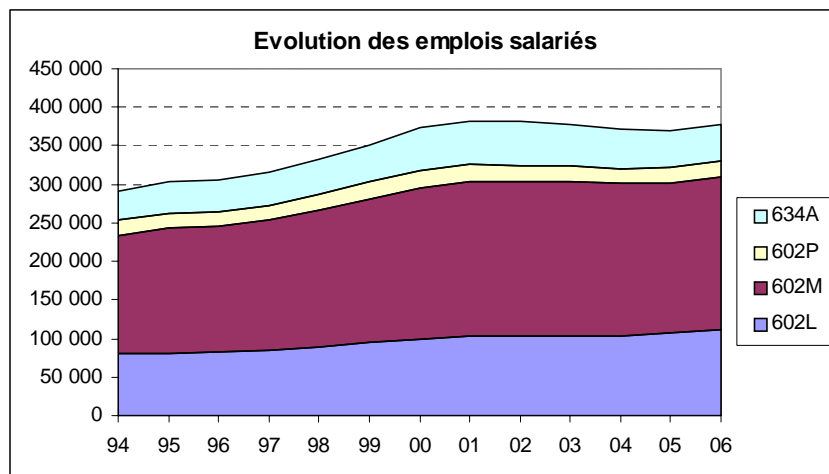
Les trois graphiques qui suivent concernent le « TRM élargi » c'est-à-dire les entreprises de transport de proximité, de transport interurbain, les entreprises de location et, sous le code 634A, les entreprises de messagerie. Ils sont construits à partir des données relevées dans le Bilan social annuel du transport routier de marchandises, et, pour 2006, dans les Comptes des Transports de la Nation (chiffres provisoires). Ce dernier ne donne aucun chiffre pour les entreprises de messagerie en 2006 ; mais le commentaire indique que les entreprises d'auxiliaires de transport auraient connu une progression de l'emploi salarié de 3,2 % et que les créations d'emplois « concerneraient essentiellement la messagerie ». Nous avons donc appliqué à l'emploi pour les entreprises de 634A ce pourcentage d'augmentation au chiffre de 2005.



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'UNEDIC



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'UNEDIC



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'UNEDIC

Pour l'ensemble du TRM élargi, ces graphiques font apparaître une croissance forte (bien que ralentie en 1996) conduisant à une courbe qui culmine en 2001 (+ 31,5 % par rapport à 1994). Il s'ensuit une décroissance faible, mais régulière jusqu'en 2005 et une reprise en 2006 (+ 2,3 %) qui permet de se rapprocher du niveau de 2003.

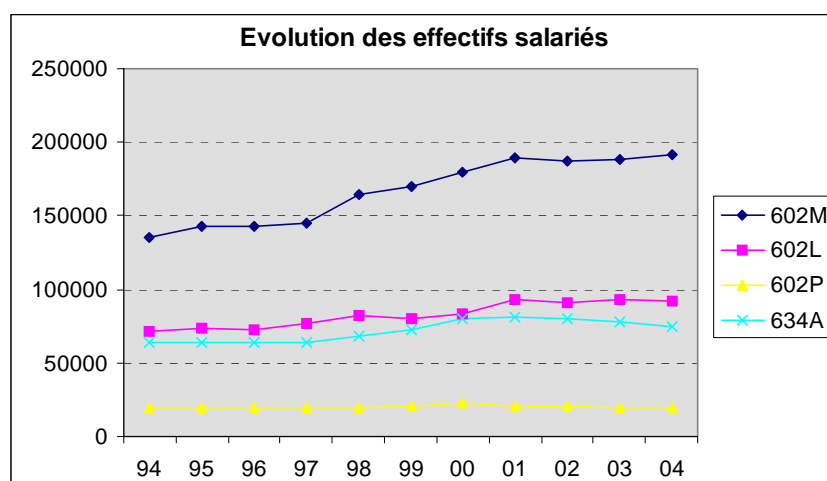
La reprise de 2006 concerne les quatre catégories d'entreprises. Mais les entreprises de messagerie avaient connu une croissance beaucoup plus forte que l'ensemble avant 2001, suivie d'une baisse prononcée la ramenant à la moyenne en 2005 et 2006. Si la forme de la courbe des emplois dans les entreprises de location suit les mêmes tendances, la croissance a été plus faible avant 2001, et la chute plus prononcée de sorte que ces dernières années elle se situe très légèrement au-dessous de l'indice 100. Enfin la reprise de l'emploi dans les entreprises de proximité a commencé dès 2005, à un rythme assez fort.

La croissance des emplois des secteurs 602L et 602M au cours de la deuxième moitié dans années 90 s'explique très certainement, mais dans des proportions inconnues, par le mouvement d'externalisation du transport, c'est-à-dire par des glissements du compte propre vers le compte d'autrui. Il ne s'agit donc pas de créations nettes d'emplois. La part du compte propre dans l'activité du TRM semble stabilisée, malgré de légères variations, depuis quelques années. Le transfert d'emplois du compte propre vers le compte d'autrui est donc probablement terminé au début des années 2000.

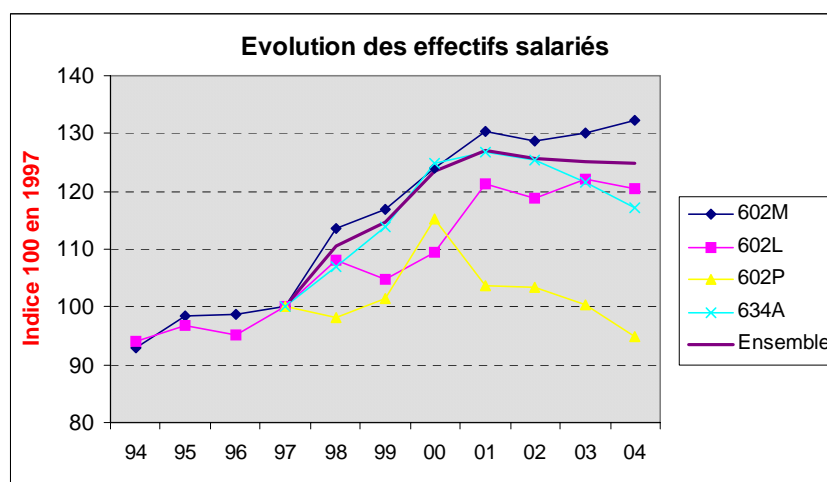
2) Les effectifs selon les chiffres de l'EAE

Rappelons que ces chiffres prennent en compte les effectifs des petites entreprises de moins de 10 salariés. Ils sont issus du Bilan social annuel du transport routier de marchandises, et la dernière année pour laquelle des chiffres sont disponibles est l'année 2004.

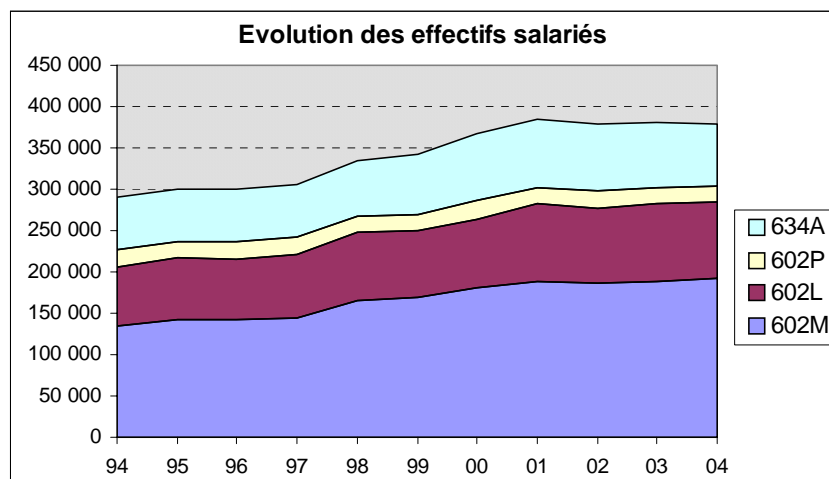
On peut construire, à partir de ces données, les trois graphiques suivants :



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'EAE



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'EAE



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'EAE

L'allure générale des courbes est très comparable à celle obtenue à partir des statistiques de l'UNEDIC, même si elles sont plus « heurtées »¹. Mais on retrouve bien la croissance de l'emploi jusqu'en 2001, la baisse depuis cette date.

3) Les non-salariés selon l'EAE

Le nombre des non-salariés est connu grâce à l'EAE. Ce nombre, et la proportion qu'il représente par rapport aux effectifs totaux, est très variable selon les secteurs, reflétant l'importance plus ou moins grande des entreprises individuelles et la concentration des secteurs.

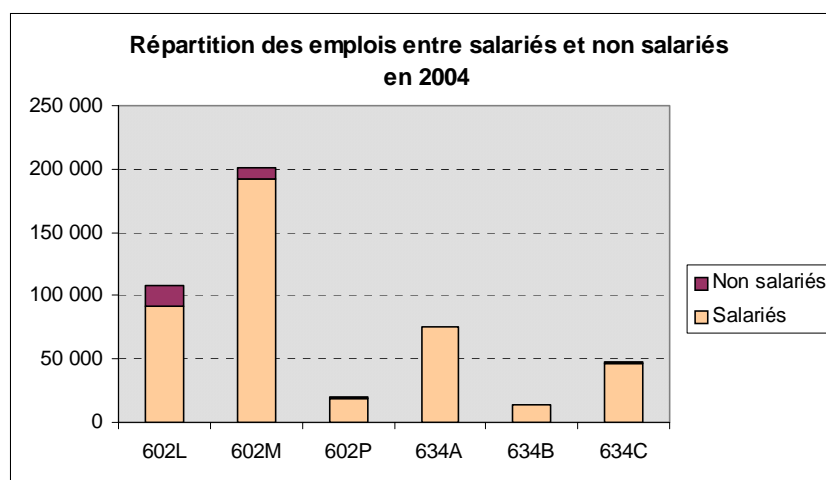
Les proportions de non-salariés sont relativement stables, même si elles tendent à légèrement décliner dans le temps. Pour l'année 2004, elles sont les suivantes :

	Pourcentage de l'effectif total
602L	15,2
602M	4,5
602P	5,8
634A	0,7
634B	1,0
634C	1,1

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'EAE

(1) Rappelons que dans les chiffres issus de l'EAE l'unité d'observation est l'entreprise dans sa totalité. Les évolutions du classement des entreprises par rapport au code APE ont un impact plus important que lorsque ces changements ne concernent que les établissements, ce qui est le cas des chiffres issus de l'UNEDIC.

Ce graphique visualise les effectifs de chaque secteur répartis en salariés et non-salariés.



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'EAE

4) Les effectifs salariés selon l'OPTL

L'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL) relevant de la Commission nationale paritaire de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport publie chaque année une brochure très complète sur les emplois relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. Les chiffres publiés concernent les activités caractérisées par les codes suivants : 602 (L, M, N et P), 631E, 634 (A, B et C). Mais pour les entreprises classées en 634C, une partie seulement des emplois est prise en compte. Par ailleurs sont également pris en compte les entreprises de code 641C (Autres activités de courrier) et 712A (location d'autres matériels de transport terrestre, mais pour partie seulement).

Les évaluations réalisées s'appuient sur plusieurs sources, à la fois, l'UNEDIC, la CNAM (moyenne des effectifs communiqués à la fin de chaque trimestre, au prorata de la durée du contrat de travail pour les salariés en contrat à durée déterminée et au prorata de leur temps de travail pour les salariés à temps partiel). Les informations de ces sources principales sont complétées par les résultats de l'enquête réalisée par les Conseillers à l'Emploi et en Formation de l'AFT-IFTIM.

France - Effectifs salariés

(Correspondant au champ de la convention collective transport)*

Source UNEDIC - Données brutes au 01/01/06

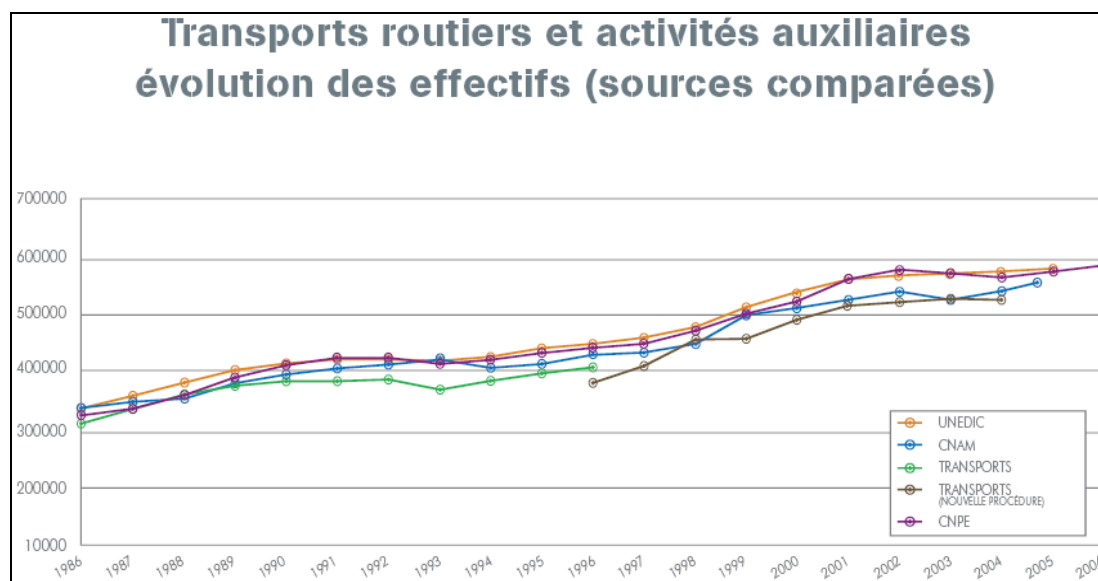
	NAF	de 1 à 4	%	de 5 à 9	%	de 10 à 49	%	50 et plus	%	Total	%
Transport Routier de Marchandises	602M	6988	1,2	14024	2,4	81724	14	92427	15,9	195163	33,5
	602L	11343	1,9	16902	2,9	47723	8,2	30162	5,2	106130	18,2
	641C	663	0,1	823	0,1	4174	0,7	1175	0,2	6835	1,2
	746Z	181	0,0	367	0,1	1997	0,3	6450	1,1	8996	1,5
	Total	19175	3,3	32116	5,5	135618	23,3	130214	22,4	317124	54,5
Transport Routier de Voyageurs	602B	792	0,1	2258	0,4	19370	3,3	35923	6,2	58343	10,0
	602G	782	0,1	1784	0,3	9465	1,6	5292	0,9	17323	3,0
	Total	1574	0,3	4042	0,7	28835	5,0	41215	7,1	75666	13,0
Déménagement	602N	1101	0,2	2855	0,5	7977	1,4	2045	0,4	13978	2,4
Location	602P	712	0,1	1243	0,2	7231	1,2	9570	1,6	18756	3,2
	712A	513	0,1	647	0,1	2637	0,5	710	0,1	4507	0,8
	Total	1225	0,2	1890	0,3	9868	1,7	10280	1,8	23263	4,0
Auxiliaires de Transport	634A	607	0,1	1347	0,2	16338	2,8	29524	5,1	47816	8,2
	634B	436	0,1	765	0,1	4261	0,7	6663	1,1	12125	2,1
	634C	1474	0,3	2859	0,5	14158	2,4	15191	2,6	33682	5,8
	Total	2517	0,4	4971	0,9	34757	6,0	51378	8,8	93623	16,1
Entreposage non frigorifique	631E	333	0,1	614	0,1	3030	0,5	8088	1,4	12063	2,1
Ambulances	851J	3517	0,6	13310	2,3	27791	4,8	1583	0,3	46201	7,9
Ensemble des activités		29441	5,1	59798	10,3	247876	42,6	244803	42,1	581918	100,0

* NB : La statistique UNEDIC a été ajustée pour les activités 746Z, 712A, 631E et 634C n'appartenant que pour partie au champ de la Convention Collective Transport. Les chiffres d'établissements donnés pour ces codes n'ont qu'une valeur indicative.

Source : OPTL

Ce tableau fournit des chiffres très proches de ceux qui résultent des statistiques de l'UNEDIC pour les catégories 602M, 602L, 602P et 634A.

L'OPTL fournit également sous la forme d'un graphique les évolutions des effectifs du transport routier de marchandises et des activités auxiliaires, sans préciser malheureusement la définition précise de cette expression par rapport aux codes APE des entreprises qui sont prises en compte.



Source : OPTL

Il montre que malgré les divergences existant entre les sources, la tendance générale est bien identique et conforme à ce que nous avons pu déjà relever : la croissance des effectifs, forte depuis le milieu des années 1990, s'est interrompue ou du moins a fortement ralenti à partir du début des années 2000. Toutefois le point de retournement semble être 2004, alors que s'agissant des chiffres du TRM routier élargi (cf. les données UNEDIC), le retournement intervient dès 2002.

Le document de l'OPTL fournit par ailleurs des informations précises sur la répartition des emplois par famille professionnelle, par niveau de formation, par âge, par CSP, par ancienneté...

Annexe 15 – Les conditions d'exercice de la profession de transporteur

Cette annexe comporte :

- Un extrait, concernant la condition d'honorabilité, du décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises
- Un extrait, concernant la capacité professionnelle, du décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises
- Un extrait, concernant la condition financière, du décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises

Ces trois extraits étant accompagnés des commentaires du Lamy Transport

- L'arrêté du 18 novembre 1999 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier de marchandises et les entreprises de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises
- La circulaire n° 99-92 du 22 décembre 1999 d'application de l'arrêté du 18 novembre 1999 relative à la capacité financière des entreprises de transport public routier de marchandises, des entreprises de location de véhicules industriels avec conducteur destiné au transport de marchandises et de l'arrêté du 3 septembre 1999 relatif à la capacité financière des entreprises commissionnaires de transport

Extrait, concernant la condition d'honorabilité, du décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises

Art. 2. - I. - Il doit être satisfait à la condition d'honorabilité professionnelle par chacune des personnes suivantes :

- a) Le commerçant chef d'entreprise individuelle ;
- b) Les associés et les gérants des sociétés en nom collectif ;
- c) Les associés commandités et les gérants des sociétés en commandite ;
- d) Les gérants des sociétés à responsabilité limitée ;
- e) Le président du conseil d'administration, les membres du directoire et les directeurs généraux des sociétés anonymes ;
- f) Le président et les dirigeants des sociétés par actions simplifiées ;
- g) La personne physique qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport ou de location de l'entreprise.

II. - Il n'est pas satisfait à la condition d'honorabilité professionnelle lorsque l'une des personnes mentionnées au I fait l'objet :

Soit d'une condamnation prononcée par une juridiction française et inscrite au bulletin n° 2 de son casier judiciaire ou par une juridiction étrangère et inscrite dans un document équivalent, entraînant une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle ;

Soit de plus d'une condamnation mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire pour l'un ou l'autre des délits suivants :

- a) Infractions mentionnées aux articles L. 1er, L. 2, L. 4, L. 7, L. 9, L. 9-1, L. 12 et L.19 du code de la route ;
- b) Infractions mentionnées aux articles L. 125-1, L. 125-3, L. 324-9, L. 324-10 et L. 341-6 du code du travail ;
- c) Infractions aux dispositions de l'article 25 de la loi du 14 avril 1952 susvisée ;
- d) Infractions aux dispositions des articles 3 et 3 bis de l'ordonnance du 23 décembre 1958 susvisée ;
- e) Infractions mentionnées à l'article 24 de la loi du 15 juillet 1975 susvisée ;
- f) Infractions aux dispositions des articles 4 et 5 de la loi du 31 décembre 1975 susvisée ;
- g) Infractions aux dispositions de l'article 3 de la loi du 31 décembre 1992 susvisée ;
- h) Infractions aux dispositions de l'article 23-1 de la loi du 1er février 1995 susvisée.

III. - Le préfet de région est, à sa demande, informé des condamnations mentionnées ci-dessus au moyen du bulletin n° 2 du casier judiciaire. Les personnes résidant en France depuis moins de cinq ans et dont les Etats de leurs résidences précédentes appartiennent à l'Union européenne doivent apporter la preuve qu'elles y satisfaisaient à la condition d'honorabilité professionnelle définie par ces Etats pour l'accès à la profession de transporteur ou de loueur.

Les personnes résidant en France depuis moins de cinq ans et dont les Etats de leurs résidences précédentes n'appartiennent pas à l'Union européenne ne peuvent exercer en France l'activité de transporteur ou de loueur que si elles n'ont pas subi dans ce ou ces Etats des condamnations pour des délits semblables à ceux mentionnés au II.

Commentaires du Lamy Transport

PARTIE 5 - Réglementation des transports routiers

DIVISION 1 - Accès à la profession et au marché

Chapitre 3 - Conditions d'accès à la profession de transporteur

Section 2 - Honorabilité professionnelle

1124 Textes de base

a) Directive communautaire

La directive no 96/26 du 29 avril 1996 (JOCE 23 mai 1996, no L 124), modifiée par la directive no 98/76 du 1er octobre 1998 (JOCE 14 oct. 1998, no L 277, p. 17), abandonne aux Etats membres la détermination des contours et du contenu de la notion d'honorabilité.

Elle leur impose cependant (art. 3, § 2) de spécifier dans leurs textes internes que l'honorabilité disparaît lorsque l'entreprise :

- fait l'objet d'une condamnation pénale grave, y compris pour des infractions de caractère purement commercial ;
- est déclarée inapte à l'exercice de la profession de transporteur ;
- est condamnée pour des infractions graves et répétées en matière de conditions de rémunération et de travail de la profession, de temps de conduite et de repos des conducteurs, de poids et dimensions des véhicules, de sécurité routière, de protection de l'environnement et autres règles concernant la responsabilité professionnelle.

La condition d'honorabilité doit être remplie par la ou les personnes qui dirigent effectivement et en permanence l'activité de l'entreprise, les Etats membres pouvant exiger qu'elle le soit également par d'autres personnes.

c) Réglementation française

Si elle comportait déjà des dispositions relatives à la radiation des registres ou au retrait des autorisations en cas de manquements graves ou répétés aux réglementations du transport, du travail et de la sécurité, la réglementation française ne prévoyait pas l'honorabilité en tant que telle.

Cette condition a été ajoutée à l'article 8, § II, de la LOTI par une loi no 90-396 du 11 mai 1990 (JO 16 mai 1990), et ses modalités se trouvent définies par l'article 2-I du décret no 99-752 du 30 août 1999 (JO 2 sept. 1999, p. 13140).

1125 Personnes astreintes à l'honorabilité

a) Principe

La condition d'honorabilité doit être satisfaite **à la fois** par le ou les représentants légaux de l'entreprise et par sa « cheville ouvrière », dans la mesure où il ne s'agit pas d'un représentant légal.

Observations

L'administration française a donc usé de la faculté que lui conférait la directive communautaire d'étendre la condition d'honorabilité à d'autres personnes que le dirigeant effectif (voir no 1124).

Par « représentants légaux », on entend chacune des personnes suivantes :

- le commerçant en nom personnel ;
- les associés et les gérants des sociétés en nom collectif ;
- les associés commandités et les gérants des sociétés en commandite ;
- les gérants des sociétés à responsabilité limitée ;
- le président du conseil d'administration, les membres du directoire et les directeurs généraux des sociétés anonymes ;
- le président et les dirigeants des sociétés par actions simplifiées.

La condition doit, **en outre**, être satisfaite par le directeur des transports, c'est-à-dire par *la personne qui dirige effectivement et en permanence l'activité de transport ou de location de l'entreprise*, lorsque cette personne ne se confond pas avec un représentant légal.

Ainsi, dans une importante société anonyme de transport, quatre personnes peuvent **cumulativement** être tenues de répondre de l'honorabilité : le *PDG*, les *deux directeurs généraux* et la *personne* (directeur de l'exploitation, par exemple) *qui « manage » au quotidien l'activité de transport routier* de marchandises.

Les noms et fonctions de toutes ces personnes sont mentionnés au registre des transporteurs et des loueurs. Ils constituent donc un des éléments de l'inscription de l'entreprise, qui doit signaler dans le délai d'un mois tout changement à ce niveau.

En revanche, les titulaires de délégation de pouvoirs et de responsabilités n'entrent pas dans le champ de la condition d'honorabilité.

b) Cas des exploitants de « véhicules légers »

Bien que celles-ci ne doivent justifier que d'une aptitude professionnelle (voir no 1140) et d'une capacité financière (voir no 1129) dites allégées, la condition d'honorabilité est **pleinement** applicable aux entreprises exploitant exclusivement des véhicules d'un poids maximal autorisé de 3,5 tonnes ; il n'est pas fait en matière d'honorabilité de différence entre exploitants de véhicules de plus de 3,5 tonnes de PMA et exploitants de véhicules dits « légers », y compris les « deuxroues motorisés », puisque la loi « *Sécurité et développement des transports* » du 5 janvier 2006 (L. no 2006-10, 5 janv. 2006, art. 24, JO 6 janv.) assujettit à la réglementation des transports **tous les véhicules motorisés**, à compter du 1er janvier 2007) voir cependant nos observations au no 1118).

1126 Contenu de la condition d'honorabilité

L'entreprise cesse de remplir la condition d'honorabilité lorsque l'une des personnes tenues d'y satisfaire fait l'objet :

1) Soit d'une condamnation mentionnée au bulletin no 2 de son casier judiciaire et entraînant interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle (liste de ces condamnations à l'article L. 128-1 du Code de commerce, tel qu'inséré par l'ordonnance no 2005-428 du 6 mai 2005 relative aux incapacités en matière commerciale) ;

2) Soit de deux condamnations ou plus mentionnées au bulletin no 2 du casier judiciaire pour l'un des faits suivants :

a) infractions au Code de la route, savoir délits de :- conduite en état d'alcoolémie ou d'ivresse manifeste, - refus de se soumettre aux vérifications tendant à établir cet état, - délit de fuite, - refus d'obtempérer, obstacle à l'immobilisation du véhicule, refus de se soumettre aux vérifications prescrites concernant le véhicule ou le conducteur, - entrave à la circulation (par exemple, participation à un barrage routier), - usage volontaire de fausses plaques d'immatriculation, défaut volontaire de plaques et fausses déclarations, - débridage ou truquage du limiteur de vitesse, - récidive de défaut de permis correspondant à la catégorie du véhicule, - conduite en période de suspension ou d'annulation de permis et refus de restitution d'un permis suspendu ou annulé ;

- b) délits « sociaux » de marchandage, c'est-à-dire de fourniture de main d'oeuvre à titre lucratif, de travail clandestin et d'emploi de travailleurs étrangers démunis de cartes de travail (C. trav. art. L. 125-1, L. 125-3, L. 324-9, L. 324-10 et L. 341-6) ;
- c) délits de « coordination » (voir no EXIQUE et no 1223) ;
- d) infractions en matière de temps de conduite et de repos visées aux articles 3 et 3 bis de l'ordonnance no 58-1310 du 23 décembre 1958 (voir no 1636) ;
- e) infractions de caractère délictuel à la réglementation du transport des matières dangereuses (L. no 75-1335, 31 déc. 1975, art. 4 et 5) ;
- f) délit de prix abusivement bas (L. no 92- 1445, 31 déc. 1992, art. 3 ; L. no 95-96, 1er févr. 1995, art. 23-1 ; voir no 460).

S'agissant de délits (si l'on excepte certaines infractions à l'article 3 bis de l'ordonnance no 58- 1310 du 23 décembre 1958), toutes les condamnations ci-dessus sont automatiquement mentionnées au bulletin no 2 du casier judiciaire, sauf si le tribunal ou la cour d'appel exclut cette inscription dans sa décision ou dans une décision postérieure à la requête du condamné (C. pr. pén. art. 775-1).

Observations

Il appartient donc aux transporteurs poursuivis de demander systématiquement le bénéfice de cette exclusion. Par ailleurs, souhaitant pouvoir limiter la possibilité offerte à tout condamné de demander au juge de faire retirer du bulletin no 2 l'inscription de condamnations, l'Administration, dans sa circulaire no 2000-43 du 22 juin 2000, suggère aux préfets et aux DRE de prendre « les contacts nécessaires avec les parquets pour les convaincre, si besoin est, de l'intérêt de requérir le maintien des mentions au casier ».

Le texte ne mentionne plus aujourd'hui qu'il doit s'agir de condamnations définitives, mais cette précision se révélait superfétatoire, compte tenu de l'exigence parallèle d'inscription au casier. Sans incidence sur l'honorabilité, les infractions graves ou répétées en matière de cabotage peuvent néanmoins entraîner la radiation du registre (Règl. Cons. CE no 3118/93, 25 oct. 1993, art. 8, § 4 ; voir no 1640).

Personnes résidant en France depuis moins de cinq ans. Ces personnes doivent apporter la preuve, lorsque les pays de leurs résidences précédentes appartiennent à l'Union européenne, qu'elles y satisfaisaient à la condition d'honorabilité professionnelle telle que définie par ces Etats. De même, lorsque ces personnes ont résidé dans un ou plusieurs Etats n'appartenant pas à l'Union européenne, elles doivent fournir un document émanant de chacun de ces Etats et établissant leur situation au regard de délits semblables à ceux mentionnés à l'article II du décret du 30 août 1999 (D. no 99-752, 30 août 1999, art. 2).

Extrait, concernant la capacité professionnelle, du décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises

Art. 4. - I. - Il est satisfait à la condition de capacité professionnelle lorsque la personne physique qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport ou de location de l'entreprise est titulaire d'une attestation de capacité professionnelle ou, lorsque l'entreprise utilise exclusivement des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé, d'un justificatif de capacité professionnelle.

II. - L'attestation de capacité professionnelle est délivrée par le préfet de région aux personnes ayant satisfait à un examen écrit de capacité professionnelle. Un jury présidé par le préfet de région est constitué à cet effet. L'examen doit permettre l'évaluation des connaissances des candidats en matière de droit civil, de droit commercial, de droit social, de droit fiscal, de gestion commerciale et financière de l'entreprise, d'accès au marché, de normes et d'exploitation techniques, de sécurité routière.

Sont dispensées de cet examen les personnes qui justifient d'une expérience pratique d'au moins cinq ans dans une entreprise de transport à un niveau de direction, sous réserve qu'elles n'aient pas cessé cette activité depuis plus de trois ans, et qui satisfont à un contrôle de cette expérience devant une commission présidée par le préfet de région.

Sont également dispensées de l'examen les personnes titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique qui implique une bonne connaissance dans les mêmes matières que celles prévues ci-dessus pour cet examen.

III. - Le justificatif de capacité professionnelle est délivré par le préfet de région soit aux personnes ayant satisfait avec succès à des tests de vérification des connaissances, en matière de gestion, de réglementation du transport routier, du travail et de la sécurité, à l'issue d'un stage obligatoire organisé par un organisme de formation professionnelle habilité par le préfet de région, soit pouvant présenter un diplôme ou un certificat de formation admis en équivalence.

Toutefois le justificatif de capacité professionnelle n'est pas exigé de la personne assurant la direction permanente et effective de l'entreprise immatriculée au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers à la date de publication du présent décret.

IV. - Des arrêtés du ministre chargé des transports précisent les modalités d'application du présent article, notamment, au II, la composition du jury, le programme et la nature des épreuves de l'examen écrit prévu au premier alinéa, la composition et le fonctionnement de la commission prévue au deuxième alinéa, la liste des diplômes requis au troisième alinéa et, au III, la durée et le contenu du stage de formation ainsi que, conjointement avec le ministre chargé de l'éducation nationale, les diplômes et certificats admis en équivalence.

Commentaires du Lamy Transport

PARTIE 5 - Réglementation des transports routiers

DIVISION 1 - Accès à la profession et au marché

Chapitre 3 - Conditions d'accès à la profession de transporteur

Section 4 - Capacité professionnelle

1131 Textes de base

a) **Plan communautaire**

La directive no 96/26 du 29 avril 1996, qui en fait ne faisait que compiler les modifications intervenues en la matière depuis 1974, a été modifiée par une directive en date du 1er octobre 1998 (Dir. Cons. CE no 98/76, 1er oct. 1998, JOCE 14 oct. 1998, no L 277, p. 17 ; voir no 1627), laquelle renforce sensiblement les exigences communautaires.

Ainsi, la capacité professionnelle, toujours constatée par un examen écrit, peut également être complétée par un examen oral.

Par ailleurs, et comme antérieurement, les candidats justifiant d'une expérience professionnelle suffisante (expérience pratique de cinq années à un **poste de direction** d'une **entreprise de transport**) peuvent être dispensés de l'examen, mais à la condition, toutefois, de satisfaire à un **examen de contrôle**.

De même, les Etats membres ont toujours la possibilité de ne pas soumettre à la réussite de l'examen écrit les titulaires de certains diplômes de l'enseignement supérieur ou technique impliquant une bonne connaissance des matières prévues au programme.

La capacité professionnelle est attestée par un certificat de capacité professionnelle conforme au modèle type établi par la directive du 1er octobre 1998.

Remarques

La directive de 1998 est entrée en vigueur le 14 octobre 1998, les Etats membres ayant eu jusqu'au 1er octobre 1999 pour la transposer.

b) **Plan français**

Les règles générales de justification de la capacité professionnelle sont posées par l'article 4 du décret no 99-752 du 30 août 1999 :

Article 4

« I. - Il est satisfait à la condition de capacité professionnelle lorsque la personne physique qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport ou de location de l'entreprise est titulaire d'une attestation de capacité professionnelle ou, lorsque l'entreprise utilise exclusivement des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé, d'un justificatif de capacité professionnelle.

II. - L'attestation de capacité professionnelle est délivrée par le préfet de région aux personnes ayant satisfait à un examen écrit de capacité professionnelle. Un jury présidé par le préfet de région est constitué à cet effet. L'examen doit permettre l'évaluation des connaissances des candidats en matière de droit civil, de droit commercial, de droit social, de droit fiscal, de gestion commerciale et financière de l'entreprise, d'accès au marché, de normes et d'exploitation techniques, de sécurité routière.

Sont dispensées de cet examen les personnes qui justifient d'une expérience pratique d'au moins cinq ans dans une entreprise de transport à un niveau de direction, sous réserve qu'elles n'aient pas cessé cette activité depuis plus de trois ans, et qui satisfont à un contrôle de cette expérience devant une commission présidée par le préfet de région.

Sont également dispensées de l'examen les personnes titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique qui implique une bonne connaissance dans les mêmes matières que celles prévues ci-dessus pour cet examen.

III. - Le justificatif de capacité professionnelle est délivré par le préfet de région soit aux personnes ayant satisfait avec succès à des tests de vérification des connaissances, en matière de gestion, de réglementation du transport routier, du travail et de la sécurité, à l'issue d'un stage obligatoire organisé par un organisme de formation professionnelle habilité par le préfet de région, soit pouvant présenter un diplôme ou un certificat de formation admis en équivalence.

Toutefois, le justificatif de capacité professionnelle n'est pas exigé de la personne assurant la direction permanente et effective de l'entreprise immatriculée au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers à la date de publication du présent décret.

Observations

Aux termes du décret no 99-752 du 30 août 1999, c'est le préfet de région qui délivre les attestations de capacité professionnelle ; toutefois, une modification de la LOTI ouvre désormais la possibilité de créer un organisme *ad hoc* à laquelle cette tâche incomberait (Ord. no 2005-1039, 26 août 2005, JO 27 août, p. 13917).

Un arrêté du 17 novembre 1999 (Arr. min. 17 nov. 1999, JO 30 nov. 1999, NOR : EQU9901444A, p. 17808) et une circulaire du 22 juin 2000 (Circ. min. no 2000-43, 22 juin 2000, BO MELT 2000, no 13, p. 67) explicitent les dispositions du décret du 30 août 1999.

1132 Exigence et preuve de la capacité professionnelle

Le gouvernement français a usé de la faculté qui lui était accordée d'abaisser les seuils de tonnage fixés par la réglementation communautaire (voir no 1118).

a) Entreprises concernées

L'exigence de la capacité professionnelle s'applique ainsi en France à toutes les entreprises de transport public routier ou de location avec conducteur : il n'y est plus apporté *aucune exception*.

Antérieurement, en effet, les entreprises dont l'activité se limitait à exploiter, en transport public ou en location, des véhicules ne dépassant pas 3 500 kg de poids total autorisé en charge et 14 m³ de volume utile échappaient à toute contrainte réglementaire. Or, pris en application de la loi « Gayssot », le décret du 30 août 1999 a fait table rase des règles passées (D. no 99-752, 30 août 1999, JO 2 sept. 1999, p. 13140) : en faisant entrer tout véhicule d'au moins deux essieux dans le champ d'application de la réglementation des transports routiers. Dès lors, les entreprises utilisatrices de véhicules légers doivent justifier, entre autres, de leur aptitude professionnelle (voir no 1140).

Remarques

La loi « *Sécurité et développement des transports* » du 5 janvier 2006 va encore plus loin puisque depuis le 1er janvier 2007 (théoriquement, voir no 1118), ce sont plus largement **tous les véhicules motorisés** (et donc également les « deux-roues motorisés ») qui entrent dans le champ d'application de la réglementation des transports (L. no 2006-10, 5 janv. 2006, art. 24, JO 6 janv. p. 217).

Les transporteurs exerçant leur activité sans salariés (cas, notamment, de la plupart des « tractionnaires ») ne sont pas dispensés de satisfaire à l'obligation de capacité professionnelle.

Les conditions d'aptitude sont identiques pour le transport public de marchandises et la location de véhicules avec chauffeur. La même attestation de capacité professionnelle permet d'exercer les deux activités.

Observations

Depuis 1992, le régime de l'aptitude professionnelle en transport/location s'est rapproché de celui de la commission de transport. Néanmoins, l'attestation de capacité transport/location n'ouvre pas droit à inscription au registre des commissionnaires et *vice versa*.

b) Preuve de la capacité professionnelle

La preuve de la capacité professionnelle est fournie par la production d'une **attestation** ou d'un **justificatif de capacité professionnelle** dont doit impérativement être titulaire la personne qui assure la direction permanente et effective de l'entreprise.

En effet, la personne remplissant les conditions d'aptitude requises pour l'accès à la profession de transporteur public routier de marchandises ou de loueur de véhicules avec conducteur se voit délivrer par le préfet de région (de son domicile ou du siège de jury d'examen, selon le mode de justification) une **attestation de capacité professionnelle** lui permettant d'obtenir son inscription - ou celle de l'entreprise qu'elle dirige - au registre des transporteurs et des loueurs ou un **justificatif de capacité professionnelle** lorsque la personne en question - ou l'entreprise qu'elle dirige - utilise exclusivement des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé (D. no 99-752, 30 août 1999, art. 4, JO 2 sept. 1999, p. 13140).

L'attestation de capacité est délivrée une fois pour toutes, sans limitation de durée de validité, et son titulaire peut l'utiliser à tout moment, même plusieurs années après son obtention, pour s'inscrire au registre des transporteurs.

On trouvera en annexe du présent chapitre un modèle de certificat de capacité professionnelle et un modèle de justificatif de capacité professionnelle (voir no 1141).

Mise à jour par lettre d'actualités no 126, Mars 2007 **Erreur sur le registre**

TA Paris, 1re ch., 6e section, 16 janv. 2007, no 0217298/6-1, Alpha courses, BTL 2007, p. 112

Si la réglementation admet qu'un transporteur puisse se muer en commissionnaire, il ne faut pas que cela prenne des proportions démesurées.

L'article 15 du décret no 99-752 du 30 août 1999 énonce les différents cas où il peut être recouru à la sous-traitance sans inscription au registre des commissionnaires. Il en est notamment ainsi pour « *les entreprises de transport qui assurent des transports de lots inférieurs à trois tonnes et qui, tout en conservant leur responsabilité sur l'opération de transport, soit confient à d'autres transporteurs auxquels elles sont liées par une convention de compte courant certains des lots qui leur sont confiés, soit font exécuter par d'autres transporteurs les opérations terminales de ramassage ou de livraison* ».

Estimant relever de cette situation, un transporteur conteste la décision d'un Préfet de ne lui avoir pas accordé le bénéfice de la dérogation. Le tribunal saisi de l'action avale la position du Préfet. Il apparaît en effet que le chiffre d'affaires du réclamant avait été réalisé à près de 65 % en sous-traitance pour l'exercice concerné. La démonstration de l'exercice, à titre principal, d'une activité de transport n'étant pas rapportée, c'est à bon droit que le Préfet avait refusé la dérogation.

1133 Personne « capacitaire »

Le titulaire du titre de capacité professionnelle doit être **la personne qui assure la direction permanente et effective de l'entreprise** ou, le cas échéant, de son activité de transport (D. no 99-752, 30 août 1999, art. 4, JO 2 sept. 1999, p. 13140).

La circulaire du 22 juin 2000 *relative à la capacité professionnelle et à l'honorabilité professionnelle*

des entreprises de transport public routier de marchandises et de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises précise que cette personne « capacitaire » de par ses fonctions « représente, engage son entreprise et agit au nom de celle-ci » (Circ. min. no 2000-43, 22 juin 2000, BO MELT 2000, no 13, p. 67) : elle doit, dès lors, disposer expressément des pouvoirs nécessaires, qu'ils résultent des statuts mêmes de l'entreprise ou, encore, d'une **délégation de pouvoirs et de signature**.

a) Dirigeants statutaires

Tout dirigeant statutaire, *ès qualités*, a vocation à assurer la direction permanente et effective de l'activité transport ou location de l'entreprise et, à ce titre, la personne « capacitaire » peut être l'une des personnes ci-après énoncées :

- le commerçant chef d'entreprise individuelle ;
- les gérants des sociétés en nom collectif ;
- les gérants des sociétés en commandite ;
- les gérants des SARL ;
- le président du conseil d'administration, les membres du directoire et les directeurs généraux des sociétés anonymes ;
- le président et les dirigeants des sociétés par actions simplifiées.

Par ailleurs, la circulaire du 22 juin (Circ. min. no 2000-43, 22 juin 2000, précité) indique que compte tenu de « l'évolution des moyens de communication », l'Administration acceptera tout dossier présenté par une entreprise dont la personne « capacitaire » ne résiderait pas dans le département du siège social ou dans un département limitrophe, dès lors que preuve est faite que malgré **l'éloignement** ledit capacitaire « possède tous les moyens lui permettant d'exercer réellement ses fonctions dans les meilleures conditions (?) », cet éloignement devant « rester compatible avec le contrôle de l'activité des chauffeurs ».

b) Délégué

Si, en pratique, le dirigeant permanent et effectif de l'entreprise se confond le plus souvent avec son représentant légal, il n'en reste pas moins que la personne « capacitaire » peut être une **personne physique salariée de l'entreprise** (par exemple un cadre supérieur, un directeur technique, un fondé de pouvoir, etc.) **disposant des délégations de pouvoirs et signature** afin de pouvoir assurer « sans aucune restriction ses fonctions de direction » (Circ. min. no 2000-43, 22 juin 2000, BO MELT 2000, no 13, p. 67).

Pour l'Administration, une délégation n'est recevable qu'à condition d'être suffisamment **explicite quant aux responsabilités exercées**, notamment « quant aux conséquences des infractions qui pourraient être commises par les conducteurs chauffeurs » et d'avoir été expressément **acceptée par le délégué**.

Le nom et la fonction du possesseur du titre de capacité figurent dans l'inscription de l'entreprise au registre des transporteurs et des loueurs.

Observations

Le titre de capacité est évidemment *personnel* : il n'est pas possible d'en faire commerce, par exemple de le donner en location.

c) Groupes d'entreprises ? Capacitaire à temps partiel

Si un « attestataire de capacité » distinct pour chaque entreprise du groupe constitue la règle normale, une même personne peut répondre de l'aptitude professionnelle pour l'ensemble ou plusieurs des composantes du groupe (Circ. min. no 95-85, 6 nov. 1995, BO 95/33, 10 déc. 1995),

sous réserve que soit rapportée la preuve, d'une part, du contrôle exercé par l'une des sociétés sur les autres, d'autre part, de fonctions de direction en rapport direct avec le transport dans chacune de ces sociétés. Ce cumul est notamment envisageable dans l'hypothèse de filialisation des activités d'une société, le chef d'entreprise gardant la majorité des parts dans chacune des filiales.

En cas d'éloignement géographique important des sociétés soeurs, l'attestataire de capacité commun peut se voir demander de justifier qu'un réseau de communication suffisant permet de pallier les inconvénients de cette dispersion (*Ibid.*).

De même qu'une seule personne peut assurer, dans le cadre de groupes économiques, la direction de plusieurs entreprises, on admet ici, lorsque l'activité d'une entreprise ne justifie pas, en raison de sa taille, l'emploi d'un capacitaire à temps plein (cas, par exemple, des entreprises unipersonnelles), que ledit capacitaire puisse exercer « *une seconde activité salariée dans une autre entreprise* » et qu'il puisse, alors, exercer ses fonctions de direction au sein de l'entreprise de transport « à temps partiel ».

Remarques

Mais attention, il faut, d'une part, que le capacitaire puisse consacrer un temps suffisant à l'entreprise de transport, ne pouvant, en tout état de cause, être inférieur à la moitié de la durée légale de travail par semaine et, d'autre part, que l'entreprise en question soit de type familial, ledit capacitaire ayant un lien de parenté proche avec le responsable légal (conjoint, enfant, parent, etc.).

d) Rémunération

Après avoir rappelé que « le bénévolat » ne peut être accepté sous peine de vider de toute signification la réglementation des transports concernant l'exercice de la direction permanente et effective de « l'entreprise de transport », la circulaire précitée précise que le niveau de rémunération d'un capacitaire salarié doit être « cohérent avec son degré de responsabilité et le temps qu'il consacre à l'entreprise » (la convention collective du transport routier pouvant servir de référence).

De même, le conjoint capacitaire doit recevoir une rémunération conforme « aux règles du droit commun ».

Quant aux gérants majoritaires et selon les règles du Code de commerce, ils ne peuvent percevoir de rémunération, les minoritaires, en revanche, devront être rémunérés.

1134 Incidence de la transformation juridique des entreprises

Comme le rappelle la circulaire no 2000-43 du 22 juin 2000 (Circ. min. no 2000-43, 22 juin 2000, BO MELT no 13, p. 67), de nombreuses entreprises de transport routier créées ou exploitées sous une forme juridique particulière peuvent être conduites à réexaminer, au cours de leur existence, leur situation et à transformer leur statut juridique (mais sans modifier leur objet social).

Selon les circonstances, elles pourront effectuer un **regroupement** ou, au contraire, procéder à un **éclatement**.

Au plan juridique et selon les cas, ces transformations peuvent s'analyser comme des créations d'entreprises nouvelles ou, plus simplement, comme des modifications de la forme juridique de l'entreprise n'entraînant pas création d'une entité juridique nouvelle. Dans le premier cas, il doit y avoir nouvelle inscription au registre des transporteurs et des loueurs, dans le second, une inscription modificative sera suffisante, dès lors qu'il n'y a pas de changement d'activité.

Par ailleurs, ces entreprises ont pu également profiter d'une exonération provisoire à la condition de capacité professionnelle :

- parce qu'elles ont été créées avant le 1er juillet 1970 ;
- parce que leur activité est limitée à la location de véhicules de transport de béton prêt à l'emploi ;
- parce qu'elles utilisent des véhicules n'excédant pas un PMA de 3,5 tonnes et étaient en activité le 3 septembre 1999.

Pour ces entreprises, l'exonération à la condition de capacité professionnelle peut être reconduite, dès lors que le dirigeant effectif et permanent exerce toujours les mêmes prérogatives et dispose des mêmes pouvoirs au sein de la nouvelle structure juridique résultant d'une simple modification de forme juridique, et étant entendu que l'activité pour laquelle il y a eu dérogation est toujours la même.

1135 Départ de l'entreprise du dirigeant capacitair

La validité de l'inscription des entreprises est subordonnée à l'obligation d'avoir **en permanence** un dirigeant justifiant de l'aptitude professionnelle requise (sauf les entreprises individuelles qui étaient déjà inscrites à la date du 1er janvier 1967 et dont le fonds de commerce n'a, depuis lors, fait l'objet d'aucune mutation).

Mais il se peut que le possesseur du titre d'aptitude (attestation ou justificatif de capacité professionnelle) vienne à quitter plus ou moins subitement l'entreprise.

L'article 8 du décret no 99-752 du 30 août 1999 envisage deux situations : le **décès** et l'**incapacité physique ou légale**, et laisse, en pareil cas, au préfet de région la faculté de maintenir l'inscription de l'entreprise au registre, sans qu'il soit justifié de l'aptitude d'une autre personne, pendant une durée maximale d'*un an* (susceptible d'une prorogation de six mois « à titre exceptionnel ») à compter du décès ou de l'incapacité.

Constituent, entre autres, des cas d'incapacité légale : la mise en tutelle, l'interdiction d'exercer une activité commerciale à la suite de certaines condamnations pénales, la faillite personnelle, l'accession à un poste ministériel.

On remarquera :

1) Que le délai de régularisation d'un an n'est pas de droit, mais que la poursuite de l'exploitation de l'entreprise est subordonnée à une décision préfectorale ;

2) Que le texte ne couvre pas, entre autres, les cas de démission ou de départ à la retraite (comme le faisait antérieurement le décret du 14 mars 1986). Cependant, tout en leur recommandant d'en user avec discernement, une lettre-circulaire no 1555 du 26 décembre 1995 ouvre aux préfets la faculté d'étendre le délai de grâce d'un an ou dix-huit mois à toutes les hypothèses de départ du titulaire de la capacité, le ministre demandant, de surcroît, à ses services de lui transmettre, avant toute décision de radiation du registre, le dossier des entreprises qui, confrontées à des difficultés de succession familiale, n'auraient pas régularisé leur situation à l'expiration du délai accordé.

Remarques

La circulaire du 22 juin 2000 précise que la lettre-circulaire du 26 décembre 1995 qui a accordé un an, voire dix-huit mois, pour régulariser la situation de l'entreprise en cas de départ « subit » du « capacitair » demeure non seulement applicable, mais s'étend également aux cas de divorce ou de rupture de vie commune et concerne, désormais, les entreprises utilisant des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes (Circ. min. no 2000-43, 22 juin 2000, BO MELT 2000, no 13, p. 67).

Les héritiers n'ont pas à remplir la condition d'aptitude s'ils décident de ne pas exploiter eux-mêmes le fonds, préférant le donner en location-gérance (Note d'information du ministère des transports de janvier 1972).

1136 Modes de justification de la capacité professionnelle

a) Régime général : véhicules de plus de 3,5 tonnes

L'article 4 du décret no 99-752 du 30 août 1999 définit **trois modes de justification** de l'aptitude professionnelle :

- 1) La possession d'un des diplômes de l'enseignement supérieur, technique ou technologique. Certains de ces diplômes donnent accès direct à la profession, les autres n'y ouvrant droit qu'après vérification de la capacité de leur titulaire à diriger une entreprise de transport ou de location de véhicule avec chauffeur (voir no 1137) ;
- 2) La réussite à l'examen spécifique à la profession dit « attestation de capacité » (voir no 1138) ;
- 3) Cinq ans de fonctions de direction dans le domaine des transports routiers, le postulant devant, en outre, justifier des connaissances et compétences requises pour exercer la profession de transporteur ou de loueur (voir no 1139).

Au niveau national, une **commission nationale consultative** est chargée d'examiner, à la demande du directeur des transports terrestres, les conditions dans lesquelles sont délivrés les attestations et les justificatifs de capacité, son avis pouvant être sollicité pour toute question relative aux objectifs de formation et de niveau, notamment à l'organisation et au contenu des examens (Arr. min. 15 nov. 1999, NOR : EQU9901623A, art. 1er, JO 30 nov. 1999, p. 17806).

A l'échelon inférieur et auprès des préfets de région, des **commissions consultatives régionales** sont investies d'une mission comparable : elles peuvent constituer des groupes de travail et sont notamment saisies, pour avis, des dossiers de demande d'attestation de capacité professionnelle sur justification d'une expérience professionnelle (Arr. min. 15 nov. 1999, art. 4 et 6).

c) Conditions applicables aux « véhicules légers »

Comme indiqué plus haut (voir no 1132), les entreprises exploitant exclusivement des véhicules dont le PMA n'excède pas 3,5 tonnes doivent désormais justifier d'une aptitude professionnelle (L. no 98-69, 6 févr. 1998, JO 7 févr. 1998, art. 2). Néanmoins, la réglementation nouvelle mise en place par le décret du 30 août 1999 tient compte de la spécificité des entreprises de ce secteur puisqu'elles n'ont à justifier que d'une aptitude professionnelle « allégée » (voir no 1140).

1137 Diplômes requis des exploitants de véhicules de plus de 3,5 tonnes

Sont dispensées de l'examen écrit de capacité professionnelle (voir no 1138) les personnes titulaires de diplômes de l'enseignement supérieur ou technique impliquant « une bonne connaissance » dans les matières composant ledit examen (D. no 99-752, 30 août 1999, art. 4-II).

L'arrêté « capacité professionnelle » du 17 novembre 1999 (Arr. min. 17 nov. 1999, NOR : EQU9901444A, JO 30 nov. 1999, p. 17808) fixe la liste des diplômes requis.

Les candidats doivent présenter au préfet de la région de leur domicile un dossier comportant notamment une photocopie du diplôme (ou de titre de fin d'études) présenté.

Observations

Les diplômes délivrés dans un autre Etat membre de l'Espace économique européen peuvent être acceptés par équivalence avec les diplômes nationaux énumérés ci-dessous et ce, sur décision du directeur des transports terrestres (Arr. min. 17 nov. 1999 précité, art. 13).

a) Diplômes permettant par équivalence l'inscription de plein droit au registre

Il s'agit des diplômes suivants, pour l'essentiel de l'enseignement technique ou technologique :

- diplôme (ou titre de fin d'études si l'établissement ne délivre pas de diplôme) spécialisé en transport ou comportant une option « transport » et « homologué de droit ou par la commission technique d'homologation des titres et diplômes de l'enseignement technologique au minimum au niveau III ». Le niveau III en question correspond à bac + 2. Les diplômes homologués de droit sont ceux délivrés par l'Education nationale, dont ils portent le visa. Les diplômes faisant l'objet d'une homologation par la commission technique sanctionnent des enseignements dispensés sous l'égide du ministère du Travail ou par des écoles privées ; on en trouve la liste en consultant le 36.15 code INFFO ou sur www.centre-inffo.fr. Quant au titre de fin d'études, il doit attester que le demandeur a suivi avec succès la totalité de la scolarité ;
- diplôme de fin d'études de l'Ecole de maîtrise du transport routier (EMTR) ;
- diplôme de fin d'études de l'Ecole du transport et de la logistique (ETL) ;
- brevet professionnel de transport, option Transport routier ;
- certificat de compétence intitulé « responsable d'une unité de transports de marchandises et logistiques » délivré par le Conservatoire national des arts et métiers dans le cadre d'une convention passée entre cet organisme et l'AFT-IFTIM (Association pour le développement de la formation professionnelle dans les transports et la logistique).

b) Diplômes n'ouvrant l'accès au registre que sous réserve de justifications complémentaires

Ce sont :

1) Baccalauréat professionnel spécialité « exploitation des transports ». L'attestation de capacité professionnelle peut être délivrée par équivalence à tout demandeur titulaire du baccalauréat professionnel spécialité « exploitation des transports » à condition qu'il justifie avoir suivi avec succès un stage de formation de dix jours sur la gestion et l'exploitation d'une entreprise de transport routier. Toutefois, le demandeur est dispensé d'un tel stage s'il peut faire état d'une expérience professionnelle d'au moins un an dans des fonctions de direction (voir no 1139) dans une entreprise inscrite au registre des transporteurs et des loueurs à condition qu'il n'ait pas cessé lesdites fonctions depuis plus de trois ans, date de la demande (Arr. min. 17 nov. 1999 précité, art. 10) ;

2) Diplômes de l'enseignement supérieur ou technique sans spécialisation « transport », sanctionnant une formation juridique, économique, comptable ou technique et homologués au minimum au niveau III. Là aussi, le demandeur peut produire un titre de fin d'études attestant qu'il a suivi avec succès la totalité de la scolarité si l'établissement ne délivre pas de diplôme. La seule possession de ces diplômes ne suffit pas pour l'inscription au registre : leurs titulaires doivent, en outre, témoigner de « connaissances leur permettant de diriger une entreprise de transport ». Ces connaissances sont réputées acquises lorsque le demandeur justifie ; ? soit d'un an d'expérience professionnelle à un niveau de direction (sur cette dernière notion, voir no 1139) dans une entreprise inscrite au registre des transporteurs et des loueurs, sous réserve que cette expérience professionnelle ne remonte pas à plus de trois ans à la date de la demande ; ? soit de sa participation avec succès à deux stages de formation d'au moins dix jours chacun portant, l'un sur les réglementations spécifiques (notamment sociale et professionnelle) des transports publics routiers de marchandises, l'autre sur la gestion et l'exploitation d'une entreprise de transport routier. Ces deux stages, préalablement approuvés par le ministère des Transports, doivent

assurer aux participants un niveau de connaissance des matières concernées équivalent à celui requis pour l'examen d'attestation de capacité (voir no 1138). Les titulaires d'un diplôme délivré au terme d'un enseignement comportant au moins deux cents heures de formation à la gestion et l'exploitation d'une entreprise de transport routier peuvent être dispensés du stage portant sur la gestion et l'exploitation de l'entreprise.

1138 Réussite à un examen spécifique (véhicules de plus de 3,5 tonnes)

a) Présentation

Au nombre des modes de justification de l'aptitude professionnelle retenus par l'article 4-I du décret no 99-752 du 30 août 1999 figure la réussite à « un examen écrit de capacité professionnelle ».

Les modalités et le programme de cet examen ont été fixés par arrêté (Arr. min. 17 nov. 1999, NOR : EQUT9901444A, JO 30 nov. 1999, p. 17808).

Des programmes différents étant prévus pour les examens d'aptitude aux professions de transporteur de voyageurs et de commissionnaire de transport, il s'ensuit que **la réussite à l'attestation « voyageurs » ou à l'attestation « commissionnaire » n'ouvre pas droit à l'inscription au registre des transporteurs et des loueurs, et vice versa**. Le titulaire de l'une de ces attestations désireux d'en obtenir une autre doit donc passer l'examen correspondant et il n'est même plus dispensé de subir de nouveau certaines épreuves communes aux trois programmes, comme c'était le cas jusqu'à fin 1993.

Il n'est pas fixé d'âge minimal pour la présentation à l'examen. Il est donc possible de « passer « l'attestation de capacité **avant même 18 ans**, étant entendu que l'intéressé devra ensuite attendre sa majorité pour s'inscrire aux registres du commerce et des transporteurs, un mineur, même émancipé, ne pouvant être commerçant.

b) Programme et déroulement de l'examen

Aux termes de l'arrêté du 17 novembre 1999 précité, l'examen dit « attestation de capacité » est **écrit** et présente un caractère national.

Examen écrit

L'examen se compose :

? d'un questionnaire à choix multiples (QCM) noté sur 100 portant sur diverses matières (éléments de droit civil, de droit social, de droit fiscal, gestion commerciale et financière de l'entreprise, accès au marché, normes et exploitation techniques, sécurité routière) ;

? d'une épreuve portant sur la gestion et l'exploitation de l'entreprise et composée de questions et exercices nécessitant une réponse rédigée notée également sur 100.

La durée totale des épreuves est de quatre heures. Pour réussir, le candidat doit avoir obtenu au moins 120 points (sur 200), à condition d'avoir totalisé 50 points au moins au QCM et 40 points à la seconde épreuve.

Examen national

L'examen présente un **caractère national**. Les sessions sont partout organisées aux mêmes dates et les sujets, arrêtés par le directeur des transports terrestres, sont identiques pour tous les centres d'examen.

Il existe sept « sièges de jury d'examen » : Lille, Paris, Nantes, Metz, Toulouse, Lyon et Marseille, dont dépendent plusieurs centres d'examen.

La liste des sièges de jury d'examens et des départements de leur ressort territorial telle que donnée à l'annexe II de l'arrêté du 17 novembre 1999 est reprise dans le tableau ci-après.

La date de l'examen annuel est fixée par le ministre chargé des Transports terrestres.

Le candidat doit adresser son dossier d'inscription, au moins deux mois à l'avance, au préfet de la région où se situe le siège de jury d'examen dont il relève géographiquement (ainsi, au préfet de la région Lorraine, à Metz, pour un candidat habitant Nevers, la région Bourgogne dépendant de ce siège de jury). Il est informé, un mois à l'avance, de la date et du lieu des épreuves.

Le jury d'examen est constitué de personnes compétentes dans les matières prévues au programme (personnes qualifiées de l'Administration, des organisations professionnelles, des organismes de formation et des chefs d'entreprises). La composition en est arrêtée par le préfet de région siège d'un jury d'examen.

CIRCONSCRIPTIONS D'EXAMEN POUR L'ATTESTATION DE CAPACITE

Désignation des circonscriptions	Numéro	Départements compris dans la circonscription	Centres d'examen
Nord Pas-de-Calais, Picardie	1	Aisne, Nord, Oise, Pas-de-Calais, Somme	Lille
Ile-de-France, Haute-Normandie, Basse-Normandie	2	Paris, Calvados, Eure, Manche, Orne, Seine-Maritime, Seine-et-Marne, Yvelines, Essonne, Hauts de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val de-Marne, Val-d'Oise	Paris
Bretagne, Pays de la Loire, Poitou-Charentes, Centre, Guadeloupe, Martinique, Guyane	3	Charente, Charente-Maritime, Cher, Côtes-d'Armor, Eure-et-Loir, Finistère, Ille-et-Vilaine, Indre, Indre et Loire, Loir et Cher, Loire-Atlantique, Loiret, Maine et Loire, Mayenne, Morbihan, Sarthe, Deux-Sèvres, Vendée, Vienne, Guadeloupe, Martinique, Guyane	Nantes
Champagne-Ardenne, Lorraine, Alsace, Bourgogne, Franche-Comté	4	Ardennes, Aube, Côte-d'Or, Doubs, Jura, Marne, Haute-Marne, Meurthe et Moselle, Meuse, Moselle, Nièvre, Bas-Rhin, Haut-Rhin, Haute-Saône, Saône et Loire, Territoire de Belfort, Vosges, Yonne	Metz
Limousin, Aquitaine, Midi-Pyrénées	5	Ariège, Aveyron, Corrèze, Creuse, Dordogne, Haute-Garonne, Gers, Gironde, Landes, Lot, Lot et Garonne, Pyrénées-Atlantiques, Hautes-Pyrénées, Tarn, Tarn et Garonne, Haute-Vienne	Toulouse
Auvergne, Rhône-Alpes	6	Ain, Allier, Ardèche, Cantal, Drôme, Isère, Loire, Haute-Loire, Puy-de-Dôme, Rhône, Savoie, Haute-Savoie	Lyon

Languedoc-Roussillon, Provence- Alpes-Côte d'Azur, Corse, Réunion	7	Alpes-de-Haute-Provence, Hautes-Alpes, Alpes-Maritimes, Aude, Bouches-du-Rhône, Corsedu- Sud, Haute-Corse, Gard, Hérault, Lozère, Pyrénées- Orientales, Var, Vaucluse, Réunion	Marseille
---	---	--	-----------

1139 Expérience antérieure à un niveau de direction (véhicules de plus de 3,5 tonnes)

a) Principe

En application de l'article 4-II du décret no 99-752 du 30 août 1999, une expérience pratique d'au moins cinq années dans une entreprise de transport à un niveau de direction est susceptible de valoir justification de capacité professionnelle (et donc dispense de l'examen), après contrôle de cette expérience devant une commission spécialisée présidée par le préfet.

L'arrêté dit « capacité professionnelle » en date du 17 novembre 1999 donne toutes les précisions utiles en vue de la mise en application de cette disposition héritée de « l'ancienne » réglementation.

Notons que par fonction de direction, il faut entendre « *direction d'une entreprise de transport en tant que responsable d'établissement principal ou secondaire, soit dans l'emploi d'adjoint de ce dernier, soit dans un emploi de cadre responsable du département transport ou location de l'entreprise* » (Arr. min. 17 nov. 1999, NOR : EQU9901444A, art. 5, JO 30 nov. 1999, p. 17808).

Quant aux cinq années de direction, elles ne doivent pas avoir cessé depuis plus de trois ans à la date de la demande d'attestation de capacité. Une circulaire no 2000-43 en date du 22 juin 2000 précise que cette expérience de cinq années peut éventuellement avoir été fractionnée (Circ. min. no 2000-43, 22 juin 2000, BO MELT 2000, no 13, p. 67).

Par ailleurs, ces cinq années de pratique doivent avoir été accomplies dans une entreprise de transport public routier de marchandises, de location de véhicules industriels ou de transport public routier de personnes inscrite au registre correspondant ou au sein d'une autre entreprise « ayant, pour les besoins de son exploitation, développé une activité de transport routier », soit une société opérant en compte propre (Circ. min. no 2000-43, 22 juin 2000, précité).

b) Démarches à accomplir

Le seul fait d'avoir exercé des fonctions de direction ou d'encadrement n'ouvre pas d'office droit à l'inscription au registre. Le demandeur doit encore justifier qu'il possède les connaissances et compétences requises pour exercer la profession de transporteur public routier ou de loueur de véhicule avec conducteur.

L'arrêté du 17 novembre 1999 précise ainsi que ce contrôle des connaissances s'opère à partir d'un dossier adressé par le postulant au préfet de région de son domicile et comportant les pièces suivantes :

- une demande d'attestation de capacité rédigée par le candidat sur le formulaire CERFA ;
- une fiche décrivant de façon détaillée la nature et la durée d'exercice des fonctions justifiant la demande ;
- une fiche individuelle d'état civil ;
- un justificatif du domicile ;

- si le demandeur est un salarié, les photocopies certifiées conformes du contrat de travail et des bulletins de salaire permettant de déterminer la nature des fonctions et la durée pendant laquelle elles ont été exercées ;
- un certificat d'affiliation émanant soit, si le candidat est un travailleur salarié, d'une caisse de retraite de cadres, soit, si le candidat est un travailleur non salarié, d'une caisse de retraite de travailleurs non salariés, précisant depuis quelle date cette affiliation existe ;
- le cas échéant, les photocopies de l'attestation des pouvoirs bancaires délivrée par la banque et des délégations de signature dont a pu disposer le candidat, pour toute la durée de ses fonctions ;
- pour les personnes de nationalité française l'attestation de recensement délivrée par la mairie (pour les jeunes hommes nés après le 31 décembre 1978 et les jeunes femmes nées après le 31 décembre 1982) et, le cas échéant, du certificat de participation à l'appel à la défense.

Observations

Par « domicile », il faut entendre le domicile personnel, et non professionnel. Par exemple, une personne habitant Paris ne peut se prétendre domiciliée à Marseille au motif qu'elle dirige également une entreprise ayant son siège dans cette ville.

Le préfet de région soumet le dossier à l'avis de la commission consultative régionale (voir no 1136) qui, à l'occasion d'un entretien, vérifie les connaissances du demandeur. Si celles-ci lui apparaissent insuffisantes pour assurer la direction d'une entreprise de transport ou de location, la commission rend un avis défavorable ou propose au préfet de subordonner la délivrance de l'attestation à l'acquisition, par le candidat, de connaissances complémentaires dont il est justifié par la production d'une attestation certifiant que ledit candidat a suivi avec succès un ou deux stages d'au moins dix jours chacun « approuvés » par le préfet de région.

Avant l'entretien, la commission se renseigne auprès de la direction régionale de l'Équipement et du directeur régional du Travail (transports) sur le comportement au regard des réglementations de l'entreprise dans laquelle le demandeur a acquis son expérience professionnelle.

Les refus de délivrance de l'attestation pour exercice de fonctions de direction ou d'encadrement doivent être motivés.

c) Cas des veuves de transporteurs

Une circulaire no 1416 du 31 janvier 1989 évoquait en ces termes les demandes d'attestation de capacité formulées par des veuves de transporteurs désireuses de poursuivre l'exploitation de l'entreprise créée par leur mari :

« (...) Une attestation sollicitée à ce titre ne devrait être normalement accordée que si l'intéressée est en mesure de fournir un certificat d'affiliation à une caisse de retraite de cadres ou à une caisse de retraite de travailleurs non salariés.

Toutefois, une application stricte des arrêtés étant susceptible de mettre en difficulté des entreprises de transport dans lesquelles l'épouse a partagé avec son mari la direction effective de l'entreprise, je pourrais admettre, à titre exceptionnel, que vous soumettiez de tels dossiers à la Commission consultative régionale sans le certificat d'affiliation à une caisse de retraite de cadres, et que vous examiniez, en étroite relation avec cette commission, si l'expérience professionnelle de l'intéressée peut justifier une autorisation de poursuivre l'exploitation.

Je vous précise que ces cas doivent rester tout à fait exceptionnels ».

Prise en suite d'un arrêté du 15 janvier 1987 aujourd'hui abrogé, cette circulaire ne présente plus aucune valeur, mais elle peut cependant encore inspirer la conduite de certaines DRE, surtout après la lettre-circulaire no 1555 du 26 décembre 1995 (voir no 1135).

PARTIE 5 - Réglementation des transports routiers

DIVISION 1 - Accès à la profession et au marché

Chapitre 3 - Conditions d'accès à la profession de transporteur

Section 4 - Capacité professionnelle

1140 Capacité professionnelle des « transporteurs légers »

La loi « Gayssot » a étendu, mais en les adaptant, les conditions de l'inscription au registre des transporteurs pour les véhicules exerçant leur activité avec des véhicules n'excédant pas un PMA de 3,5 tonnes.

En ce qui concerne l'accès à la profession et, plus précisément, la capacité professionnelle, le décret du 30 août 1999 (D. no 99-752, 30 août 1999, JO 2 sept. 1999, p. 13140 ; voir nos 1090 et 1118) prévoit, pour cette catégorie d'entrepreneurs, ce qu'il convient d'appeler une *capacité allégée*. En effet, de même que la condition de capacité financière est moins sévère à leur égard (voir no 1129), la condition d'aptitude professionnelle a été adaptée à leur situation particulière. Ainsi, ils n'ont à produire qu'un « simple » justificatif de capacité professionnelle au lieu et place de la « classique » attestation de capacité ne concernant, quant à elle, que les entreprises qui utilisent des véhicules de plus de 3,5 tonnes de PMA.

a) Entreprises créées postérieurement au 3 septembre 1999

Pour ces entreprises, seules deux possibilités ont été retenues par l'arrêté du 17 novembre 1999 pour l'obtention du justificatif de capacité professionnelle : la **possession d'un diplôme** ou le **suivi d'un stage** (Arr. min. 17 nov. 1999, NOR : EQU9901444A, art. 14, JO 30 nov. 1999).

Obtention du justificatif par voie de diplôme

Il ne peut s'agir que du bac professionnel transport spécialité « exploitation des transports », aucun autre diplôme (français ou étranger) ne peut être retenu.

Obtention du justificatif par voie de stage

Le justificatif de capacité est également délivré aux personnes ayant satisfait avec succès à des tests de vérification de connaissances portant sur la réglementation spécifique au transport routier de marchandises et la gestion et l'exploitation d'une entreprise routière, à l'issue d'un stage d'au moins dix jours organisé par un organisme de formation professionnelle habilité par le préfet de région, et la circulaire du 22 juin 2000 de préciser qu'au cours de ce stage « assiduité et participation active sont impératives ».

Observations

On notera qu'une personne titulaire d'une attestation de capacité est dispensée du justificatif pour toutes activités effectuées avec des véhicules légers, il en va de même pour une attestation de capacité délivrée dans un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen (Circ. min. no 2000-43, 22 juin 2000, BO MELT 2000, no 13, p. 67).

b) Entreprises déjà en activité le 3 septembre 2000

Quant aux entreprises qui étaient déjà en activité le 3 septembre 2000, elles bénéficient d'un **régime dérogatoire**.

Entreprises inscrites au registre du commerce ou au répertoire des métiers et ayant déjà une activité transport.

Le justificatif de capacité n'est pas exigé de la personne assurant la direction permanente et effective de l'entreprise déjà immatriculée au registre du commerce et des sociétés (ou au répertoire des métiers) au moment de la publication du décret (D. no 99-752, 30 août 1999, JO 2 sept. 1999, art. 4 III). Toutefois, seul le dirigeant de l'entreprise (ou le responsable de la branche transport) « en poste » au moment de la publication du décret du 30 août 1999 bénéficie de cette dispense : tout nouveau dirigeant devra produire un justificatif de capacité professionnelle (Circ. min. no 2000-43, 22 juin 2000, BO MELT 2000, no 13, p. 67).

Entreprises inscrites au registre des transporteurs avec mention d'activité limitée à l'utilisation de véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de PMA et dont le volume utile est compris entre 14 et 19 m³

Les dirigeants de ces entreprises, quant à eux, bénéficiaient déjà d'une dispense de l'attestation de capacité professionnelle à condition de suivre un stage de formation spécifique de 40 heures : or, la réglementation ayant évolué sur ce point, le suivi de ce stage n'est plus envisageable ; ils sont désormais purement et simplement dispensés du justificatif de capacité professionnelle, mais demeurent, rappelle la circulaire du 22 juin 2000, soumis aux autres conditions d'accès à la profession (notamment à la condition de capacité financière exigible depuis le 4 septembre 2000, voir no 1127 et s.).

c) Réforme introduite par la loi « *Sécurité et développement des transports* »

A la faveur de la loi « Sécurité et développement des transports » en date du 5 janvier 2006 (L. no 2006-10, 5 janv. 2006, art. 24, JO 6 janv., p. 217), les exploitants de tous « **véhicules motorisés** », c'est-à-dire, y compris ceux d'entre eux utilisant des « deux-roues motorisés », sont assujettis à la réglementation des transports et sont donc soumis aux conditions de capacité professionnelle ci-dessus décrites et ce depuis le 1er janvier 2007 (voir cependant nos observations sous no 1118).

Extrait, concernant la condition financière, du décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises

Art. 3. - Il est satisfait à la condition de capacité financière lorsque l'entreprise dispose de capitaux propres et de réserves ou de garanties d'un montant total au moins égal à 6 000 F pour chaque véhicule n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé et, pour les véhicules excédant cette limite, 60 000 F pour le premier véhicule, 33 000 F pour chacun des véhicules suivants. Toutefois, le montant des garanties ne peut excéder la moitié du montant de la capacité financière exigible.

Dans les départements d'outre-mer, ces montants sont fixés respectivement à 4 000 F, 40 000 F et 20 000 F.

Les véhicules pris en compte pour la détermination du montant de la capacité financière exigible sont ceux possédés en pleine propriété, ou ceux qui font l'objet de contrats de crédit-bail, ou qui sont pris en location, avec ou sans conducteur.

Les véhicules donnés en location sans conducteur ne sont pas pris en compte pour la détermination du montant de la capacité financière exigible des entreprises.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre chargé de l'économie.

Commentaires du Lamy Transport

PARTIE 5 - Réglementation des transports routiers

DIVISION 1 - Accès à la profession et au marché

Chapitre 3 - Conditions d'accès à la profession de transporteur

Section 3 - Capacité financière

1127 Définition et contenu de la capacité financière

a) Définition

Selon la directive CEE no 96/26 du 29 avril 1996, la **capacité financière** consiste à disposer des ressources nécessaires pour assurer la mise en marche correcte et la bonne gestion de l'entreprise. Elle s'apprécie en fonction des comptes annuels de cette dernière, des fonds disponibles (y compris possibilités de découvert et biens susceptibles de servir de garantie), des frais (y compris prix d'achat ou premier versement pour l'achat des véhicules, des locaux, des installations et du matériel) et du fonds de roulement.

b) Modes de justification

Aux termes de l'article 3 du décret no 99-752 du 30 août 1999, la capacité financière se justifie au moyen de capitaux propres et de réserves ou de garanties et **doit être satisfaite à tous moments de l'activité de l'entreprise** (Arr. min. 18 nov. 1999, NOR : EQUT9901323A, art. 1^{er} ; Circ. min. no 99-92, 22 déc. 1999, BO MELT 2000, no 1, p. 49).

Ainsi l'entreprise doit-elle adresser dans les trois mois qui suivent la clôture de l'exercice comptable à sa direction régionale de l'Équipement une « fiche de calcul » (formulaire n° 11415) signé par le

représentant légal et l'expert-comptable (ou le commissaire aux comptes ou le centre de gestion agréé) accompagnée, le cas échéant d'attestations de garantie (Arr. min. 18 nov. 1999 précité, art. 2).

En application de l'arrêté du 18 novembre 1999 (Arr. min. 18 nov. 1999 précité, art. 7), une entreprise qui ne transmet pas la fiche de calcul sera réputée ne pas répondre à la condition de capacité financière (Circ. min. no 99-92, 22 déc. 1999, BO MELT 2000, no 1, p. 49).

Capitaux propres. - Tels que mentionnés à l'article 3 du décret du 30 août 1999, les capitaux propres correspondent à la somme du capital, des écarts de réévaluation, des réserves, du bénéfice de l'exercice, du report à nouveau créditeur des subventions d'investissement, des provisions réglementées, moins la perte de l'exercice et le report à nouveau débiteur (Circ. min. no 99-92, 22 déc. 1999, BO MELT 2000, no 1, p. 49).

c) **Entreprises assujetties**

La condition de capacité financière ne concernait pas les entreprises utilisant **exclusivement** des véhicules d'un poids maximal autorisé *n'excédant pas 6 tonnes* (D. no 86-567, 14 mars 1986, art. 6 modifié ; Arr. min. 6 août 1992, JO 26 août 1992), ces entreprises devant malgré tout remplir la fiche de calcul prévue par l'arrêté (Lettre circ. no 1487, 13 nov. 1992).

Or, le seuil d'applicabilité de la condition de capacité financière a été encore abaissé puisque **sont désormais concernées non seulement, toutes les entreprises de transport ou de location utilisant un véhicule d'au moins deux essieux** (L. no 98-69, 6 févr. 1998, art. 2) mais également, et plus largement, tous les véhicules motorisés (L. no 2006-10, 5 janv. 2006, art. 24, JO 6 janv. p. 217 ; voir nos observations sous no 1118).

1128 Sanction de l'insuffisance de ressources

Descendre sous la barre de la capacité financière requise entraîne la **radiation du registre** des transporteurs et des loueurs, au même titre que la perte de l'honorabilité ou de l'aptitude professionnelle.

En application de l'article 9 du décret no 99-752 du 30 août 1999, la radiation ne peut être prononcée qu'après une mise en demeure restée sans effet invitant l'entreprise à régulariser sa situation dans un délai fixé entre trois et douze mois, et ce après avis de la commission des sanctions administratives (Arr. min. 18 nov. 1999, NOR : EQUT991323A, art. 7).

1129 Conditions de la capacité financière

Les conditions de capacité financière devaient être revues pour s'aligner, notamment, sur les nouveaux seuils européens. En effet, la directive no 98/76 du Conseil du 1er octobre 1998 (JOCE 14 oct. 1998, no L 277, p. 17), modifiant la directive du 29 avril 1996, a fixé le montant dont doit disposer le transporteur attestataire à 9 000 € pour un seul véhicule et à 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire.

a) **Montant de la capacité financière**

C'est pourquoi, selon l'article 3 du décret no 99-752 du 30 août 1999 (modifié par D. no 2001-1327, 28 déc. 2001, JO 29 déc. p. 21300), la condition de capacité financière est réputée satisfaite lorsque le transporteur (ou le loueur avec conducteur) dispose de capitaux propres et de réserves ou de cautions d'un montant égal à :

- 900 € pour chaque véhicule exploité n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé ;
- 9 000 € pour le premier véhicule d'un poids maximum autorisé supérieur à 3,5 tonnes ;
- 5 000 € pour chacun des véhicules suivants (d'un PMA également supérieur à 3,5 tonnes).

On notera que le montant des garanties ne peut excéder la moitié de la capacité financière exigible.

Quant aux véhicules à prendre en compte, ce sont ceux possédés en pleine propriété, ou faisant l'objet de crédit-bail ou pris en location avec ou sans conducteur. En revanche, sont écartés les véhicules donnés en location sans conducteur. Les véhicules donnés en location avec conducteur sont comptabilisés chez l'entreprise de location et le locataire, si celui-ci est un transporteur public (Circ. min. no 99-92, 22 déc. 1999, BO MELT 2000, no 1, p. 49). Toutefois, il convient de distinguer les entreprises utilisant des véhicules de plus de 3,5 tonnes de celles utilisant des engins d'un poids maximum autorisé inférieur.

b) **Cas des DOM**

Dans les départements d'outre-mer, les montants sont fixés à 600 € pour un véhicule n'excédant pas 3,5 tonnes de PMA et pour les tonnages supérieurs à 6 000 € pour un premier camion et à 3 000 € pour les suivants.

1130 Vérification de la condition de capacité financière d'entreprises étrangères de transport routier

Après avoir rappelé que tout ressortissant d'un Etat membre de l'EEE ou lié par un accord de réciprocité avec la France, peut exercer sur l'Hexagone des activités de transporteur, dès lors qu'il respecte, notamment, les règles relatives à la capacité financière, la circulaire no 2001-44 du 26 juin 2001 précise de quelle manière et sur la base de quels documents peut s'opérer la vérification de la capacité financière d'une entreprise étrangère installée ou désireuse de s'installer en France (Circ. min. no 2001-44, 26 juin 2001, BO MELT 2001, no 13).

En fait, tout dépend du **statut de l'entreprise étrangère** et de la **nature juridique de son établissement français**.

a) **Filiales**

Une **filiale** possédant nécessairement un statut juridique de droit français, l'instruction du dossier s'effectue simplement à partir des statuts de ladite filiale pour la première année d'activité puis en fonction de sa liasse fiscale, pour les années suivantes.

b) **Succursale ou établissement d'une entreprise de l'EEE**

Il convient de distinguer deux situations :

- en cas d'établissement nouvellement créé (n'ayant pas encore établi sa liasse fiscale), le contrôle s'effectue à partir d'une déclaration de l'entreprise étrangère indiquant, notamment, le nombre de titres délivrés par l'Etat d'implantation du siège social et (ou) des Etats d'implantation de ses succursales ou établissements ; par ailleurs, l'entreprise étrangère doit transmettre ses documents comptables présentés de façon à faire apparaître les capitaux propres tels que définis par le plan comptable général français ;

- pour les établissements existants : c'est l'examen de la liasse fiscale qui permet de vérifier la capacité financière.

c) Succursale ou établissement d'une entreprise hors EEE

Relativement à une **succursale ou un établissement d'une entreprise hors EEE**, deux cas de figure sont également à envisager :

- si l'établissement est nouveau et n'a donc pas établi de liasse fiscale, il lui faut justifier d'une dotation mise à disposition de façon permanente par l'entreprise étrangère : son montant doit être équivalent aux capitaux propres exigés d'une entreprise française ;
- en revanche, dans l'hypothèse d'un établissement existant, là encore, c'est la liasse fiscale qui permet de savoir si les conditions de capacité financière sont bien respectées.

JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE FRANCAISE.

8 décembre 1999

page 18252.

Arrêté du 18 novembre 1999

NOR : EQUT9901323A

Relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier de marchandises et les entreprises de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie et le ministre de l'équipement, des transports et du logement,

Vu le décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises,

Arrêtent :

Art. 1er. - La condition de capacité financière définie à l'article 3 du décret du 30 août 1999 susvisé doit être satisfaite à tous moments de l'activité de l'entreprise.

Elle est remplie lorsque l'entreprise de transport routier de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises dispose de capitaux propres ou de garanties d'un montant total au moins égal à 6 000 F pour chaque véhicule n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé et, pour les véhicules excédant cette limite, 60 000 F pour le premier véhicule, 33 000 F pour chacun des véhicules suivants.

Dans les départements d'outre-mer, ces montants sont fixés respectivement à 4 000 F, 40 000 F et 20 000 F.

Le montant des garanties ne peut excéder la moitié du montant de la capacité financière

Art. 2. - Lors de sa demande d'inscription au registre des transporteurs et des loueurs, l'entreprise établit sa déclaration de capacité financière à l'aide de la fiche de calcul de la condition de capacité financière des entreprises de transport public routier de marchandises et de location de véhicules industriels avec conducteur, insérée dans le formulaire CERFA n° 11411.

Cette fiche décrit en particulier le parc des véhicules de l'entreprise ; elle est signée par le représentant légal de l'entreprise ainsi que par l'expert comptable ou le commissaire aux comptes ou le centre de gestion agréé. Le cas échéant, elle est accompagnée de ou des attestations délivrées par le ou les organismes habilités accordant leur garantie, selon le modèle inséré dans le formulaire CERFA n° 50666.

Chaque année, dans les trois mois de la clôture de l'exercice comptable, l'entreprise adresse à la direction régionale de l'équipement, qui tient le registre des transporteurs et des loueurs dans laquelle elle est inscrite, la fiche de calcul de la condition de capacité financière des entreprises de transport public routier de marchandises et de location de véhicules industriels avec conducteur, selon le formulaire CERFA n° 11415, accompagnée, le cas échéant, de ou des attestations de garantie, selon le modèle inséré dans le formulaire CERFA indiqué à l'alinéa précédent.

Sur demande écrite de la direction régionale de l'équipement précitée, l'entreprise communique les liasses fiscales (bilans, comptes de résultat et annexes) des trois derniers exercices et la fiche technique relative à la capacité financière, dûment renseignée, des éléments inscrits au compte de résultat, selon le formulaire CERFA n° 11416.

Art. 3. - La condition de capacité financière est satisfaite si l'entreprise dispose de capitaux propres ou de garanties pour un montant au moins égal au montant exigible tel qu'il résulte des fiches de calcul mentionnées à l'article 2 ci-dessus.

Par montant de capitaux propres, il faut entendre le montant total des capitaux propres de l'entreprise, déduction faite des montants du capital souscrit non appelé et du capital souscrit appelé non versé.

Les véhicules pris en compte pour la détermination du montant de capacité financière exigible sont les véhicules à moteur d'au moins deux essieux destinés au transport de marchandises, qui sont possédés en pleine propriété, qui font l'objet de contrats de crédit-bail ou qui sont pris en location avec ou sans conducteur.

Pour la vérification des éléments indiqués dans la fiche de calcul, l'entreprise met à disposition des agents de l'Etat chargés du contrôle les éléments comptables justificatifs nécessaires.

Art. 4. - Les garanties sont accordées :

1. Par les banques ou établissements de crédit figurant sur la liste établie par le comité des établissements de crédit en application de l'article 15 de la loi n° 84-46 du 24 janvier 1984 relative à l'activité et au contrôle des établissements de crédit ;

2. Par les entreprises d'assurance, en application des articles L. 321, L. 321-9, L. 362-1 et L. 362-2 du code des assurances.

Les garanties doivent être souscrites pour un montant et une durée déterminés, cette dernière ne pouvant être inférieure à une année.

Les garanties ne peuvent être mises en jeu que suite à la liquidation judiciaire de l'entreprise, par le liquidateur, par lettre recommandée, auprès des organismes ayant garanti l'entreprise de transport public de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur. Cet appel de fonds doit intervenir avant la date d'expiration des garanties. Le liquidateur ne peut demander le versement des garanties qu'après constatation de l'insuffisance des actifs réalisés.

Art. 5. - Lors de la demande d'inscription au registre des transporteurs et des loueurs d'une entreprise nouvellement créée, le demandeur présente l'acte de constitution de l'entreprise faisant apparaître le montant des capitaux propres, complétés, le cas échéant, des garanties définies à l'article 4 ci-dessus. Ce montant doit être au moins égal au besoin de capacité financière pour le nombre de véhicules déclarés.

Art. 6. - Lorsque l'entreprise est inscrite à la fois au registre des transporteurs et des loueurs et au registre des commissionnaires de transport, la part des capitaux propres permettant de satisfaire à la condition de capacité financière requise pour les entreprises commissionnaires de transport ne peut être prise en compte pour l'examen de la condition de capacité financière requise pour les entreprises de transport ou de location.

Art. 7. - La condition de capacité financière n'est pas satisfaite lorsque l'entreprise ne produit pas la preuve de cette capacité selon les conditions prévues à l'article 2 ci-dessus. En application de l'article 9 du décret du 30 août 1999 susvisé, la radiation de l'entreprise du registre des transporteurs

et des loueurs au titre du non-respect de la condition de capacité financière ne peut être prononcée, après avis de la commission des sanctions administratives du comité régional des transports, qu'après une mise en demeure restée sans effet invitant l'entreprise à régulariser, dans un délai fixé entre trois et douze mois, sa situation au regard de cette condition.

Art. 8. - Le directeur des transports terrestres est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Fait à Paris, le

18 novembre 1999

Fait à Paris, le

18 novembre 1999

BULLETIN OFFICIEL DU MINISTERE DE L'EQUIPEMENT, DES TRANSPORTS, DU
LOGEMENT ET DU TOURISME.

N° 1 du

25 janvier 2000.

Circulaire

n° 99-92 du

22 décembre 1999.

NOR : EQUT9910248C

D'application de l'arrêté du 18 novembre 1999 relative à la capacité financière des entreprises de transport public routier de marchandises, des entreprises de location de véhicules industriels avec conducteur destiné au transport de marchandises et de l'arrêté du 3 septembre 1999 relatif à la capacité financière des entreprises commissionnaires de transport

Le décret n° 99-295 du 15 avril 1999 modifiant le décret n° 90-200 du 5 mars 1990 relatif à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport et le décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif au transport routier de marchandises traitent notamment des conditions d'accès à ces professions. Les arrêtés du 3 septembre 1999 et du 18 novembre 1999 relatifs à la capacité financière requise, d'une part, pour les entreprises de commissionnaires de transport et, d'autre part, pour les entreprises de transport public de marchandises et les entreprises de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises, définissent les modalités d'application de cette condition.

Le contrôle de cette réglementation est un des éléments essentiels de la régulation de ces secteurs d'activité. Le contrôle de la condition de capacité financière des entreprises du transport routier de marchandises doit notamment permettre de vérifier l'adéquation entre le nombre de titres de transport détenus par l'entreprise et ses capitaux propres.

Il est important de veiller au respect de cette condition au même titre que celles relatives à la capacité professionnelle et à l'honorabilité professionnelle. Le non-respect de cette disposition peut entraîner la radiation à l'égard des entreprises qui perturbent fortement le marché ou lorsque toutes les autres possibilités de redresser la situation ont été épuisées.

La présente circulaire traite des différents aspects du contrôle de cette condition.

Première partie : du transport routier de marchandises et de la location de véhicules industriels avec conducteur

I - LA REGLEMENTATION RELATIVE A LA CONDITION DE CAPACITE FINANCIERE

Chaque entreprise de transport public routier de marchandises ou de location de véhicules industriels avec conducteur doit satisfaire à la condition de capacité financière, lors de l'inscription au registre des transporteurs et des loueurs et pendant toute la durée de son existence.

Modalités de calcul de la capacité financière Pour déterminer le montant de capacité financière exigible, il convient d'appliquer au nombre de véhicules utilisés par l'entreprise les montants indiqués à l'article 3 du décret du 30 août 1999, soit pour les véhicules d'un PMA de plus de 3,5 tonnes 60 000 francs pour le premier et 33 000 francs pour les suivants et pour les véhicules n'excédant pas

3,5 tonnes de PMA 6 000 francs. Dans les départements d'outre mer les montants sont respectivement de 40 000 francs, 20 000 francs et 4 000 francs.

Les capitaux propres, tels que mentionnés à l'article 3 du décret du 30 août 1999, correspondent à la somme du capital, des écarts de réévaluation, des réserves, du bénéfice de l'exercice, du report à nouveau créditeur, des subventions d'investissement, des provisions réglementées, moins la perte de l'exercice et le report à nouveau débiteur.

Si les capitaux propres de l'entreprise, majorés le cas échéant de garanties financières, sont au moins égaux au montant de la capacité financière exigible, la condition est alors remplie.

Les garanties apportées par les établissements de crédit ou par les sociétés d'assurance ne peuvent excéder la moitié du montant de la capacité financière exigible. L'apport de garanties doit être présenté au moyen du modèle inséré dans le formulaire Cerfa n° 50666.

2. La fiche de calcul

Chaque année, dans les trois mois qui suivent la clôture de l'exercice comptable, l'entreprise adresse le formulaire Cerfa n° 11415 à la direction régionale de l'équipement de la région au registre de laquelle l'entreprise est inscrite.

Les véhicules utilisés par l'entreprise doivent être répertoriés. Il s'agit des véhicules moteurs d'au moins deux essieux soit possédés en pleine propriété, soit qui font l'objet de contrats en crédit-bail ou de location financière, soit qui sont pris en location avec ou sans conducteur. Les véhicules donnés en location sans conducteur ne sont pas pris en compte dans le calcul. Les véhicules donnés en location avec conducteur doivent être comptabilisés chez l'entreprise de location (le donneur) et chez le locataire (le preneur), si ce dernier est un transporteur public.

Les coopératives d'entreprises de transport doivent répondre par leurs capitaux propres à la condition de capacité financière pour les véhicules de leur parc propre. Les véhicules mis à disposition de la coopérative par les entreprises membres sont intégrés dans le calcul de la capacité financière de ces dernières.

Vous pourrez vérifier le montant des capitaux propres en vous reportant au bilan joint à la fiche de calcul.

L'entreprise, qui bénéficie de garanties, joint à la fiche de calcul la ou les attestations délivrées par les organismes compétents.

En application de l'article 7 de l'arrêté du 18 novembre 1999 précité, une entreprise qui ne transmettrait pas la fiche de calcul serait réputée ne pas répondre à la condition de capacité financière.

II. - GESTION DE LA PERIODE TRANSITOIRE DU 2 SEPTEMBRE 1999 AU 4 SEPTEMBRE 2000

1. Cas des entreprises déjà inscrites au registre des transporteurs et des loueurs

En application de l'article 21 du décret du 30 août 1999 publié au journal officiel du 2 septembre 1999, les entreprises disposent d'un délai d'un an pour se mettre en conformité avec les nouvelles dispositions.

Toutefois, lorsqu'une entreprise sollicite la délivrance de copies conformes supplémentaires de la licence communautaire, elle doit répondre à la condition de capacité financière telle que prévue par le décret du 30 août 1999. Les copies conformes sont alors délivrées dans le respect des nouvelles modalités, soit 33 000 francs par titre nouveau.

Il convient donc de calculer le besoin de capacité financière de l'entreprise sur la base des dispositions du nouveau texte en prenant en compte la totalité du parc utilisé pour l'activité de transport routier de marchandises, soit 60 000 francs pour le premier véhicule d'un PMA de plus 3,5 tonnes et 33 000 francs pour les suivants et, le cas échéant, 6 000 francs pour les véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de PMA.

De même, lorsqu'une entreprise titulaire d'une licence communautaire demande la délivrance de la licence de transport intérieur, le besoin de capacité financière est calculé pour l'intégralité de la flotte sur les bases de la réglementation en vigueur. Les nouvelles dispositions s'appliquent également lorsque le renouvellement de la licence communautaire intervient pendant cette année transitoire.

Vous voudrez bien informer les entreprises de ces dispositions en indiquant la date butoir à laquelle elles devront être en conformité avec la réglementation, soit le 4 septembre 2000, en leur précisant la nécessité d'informer l'expert-comptable ou le commissaire aux comptes de l'obligation de transmettre chaque année la fiche de calcul à la direction régionale de l'équipement. Leur attention sera attirée sur la prise en compte dans le calcul de la capacité financière des véhicules, d'un PMA n'excédant pas 3,5 tonnes, utilisés pour l'activité transport.

Il conviendra, de plus, de rappeler la réglementation relative à la sous-traitance donnée.

2. Inscription au registre des transporteurs et des loueurs des entreprises utilisant des véhicules de PMA inférieur ou égal à 3,5 tonnes déjà inscrites au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers

Au moment de l'inscription au registre des transporteurs et des loueurs, les entreprises sont informées des modalités relatives à la condition de capacité financière.

Ces entreprises disposent d'un délai expirant le 4 septembre 2000 pour se mettre en conformité avec la nouvelle réglementation. Toutefois, dès lors que l'entreprise entreprend les démarches d'inscription au registre, celle-ci doit répondre à la condition de capacité financière pour le parc déclaré.

3. Inscription au registre des transporteurs et des loueurs, d'entreprises nouvelles et d'entreprises étendant leur activité au transport public routier de marchandises ou à la location de véhicules industriels avec conducteur

Toute entreprise demandant son inscription au registre des transporteurs et des loueurs après la date de parution du décret n° 99-752 du 30 août 1999 doit satisfaire aux conditions prévues dans ce texte.

4. Information collective

Au niveau national, une campagne de sensibilisation est assurée au moyen de la presse professionnelle. De même, il est prévu d'informer les experts comptables sur ce sujet par la diffusion d'articles dans les revues spécialisées. Au niveau local, l'appui des chambres de commerce et d'industrie doit être recherché, notamment en direction des entreprises utilisant des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes de PMA. Une fiche reprenant l'ensemble des conditions à satisfaire pour exercer le métier de transporteur routier de marchandises a été réalisée et sera mise à votre disposition.

III. - APPLICATION DES DISPOSITIONS DU DECRET N° 99-752 DU 30 AOUT 1999

1. Inscription d'entreprises nouvellement créées au registre des transporteurs et des loueurs

Les entreprises constituées en société doivent présenter leurs statuts qui mentionnent le montant du capital social libéré. Les entreprises individuelles doivent à minima fournir un bilan prévisionnel d'ouverture et tout élément factuel justifiant de la mobilisation de capitaux à hauteur de la capacité financière exigible.

Lors de sa demande d'inscription au registre, l'entreprise établit sa déclaration de capacité financière à l'aide de la fiche de calcul Cerfa n° 11411.

Les licences et copies de licence, délivrées pour une durée maximum de 5 ans, peuvent être attribuées pour une période de 24 mois, notamment lorsque la situation financière de l'entreprise semble précaire. Cette pratique doit permettre de mieux suivre l'évolution, durant les premières années, des entreprises nouvellement créées à faible capitalisation.

2. Traitement des dossiers en 2000 et 2001

L'inscription au registre des transporteurs et des loueurs des entreprises utilisant des petits véhicules va augmenter de façon notable le nombre de contrôles à effectuer. Aussi, il est prévu une montée en charge progressive de la vérification de la condition de capacité financière des entreprises existantes.

Dès le 4 septembre 2000, toutes les entreprises inscrites depuis plus d'une année au registre et qui disposent d'un bilan, doivent transmettre la fiche de calcul intégrant les éléments du bilan du dernier exercice clos à la direction régionale de l'équipement concernée. Dans le cas où elles déclarent répondre à la condition de capacité financière, la fiche est classée et la vérification sera effectuée lors du prochain contrôle en entreprise.

Dans le cas contraire, vous examinez en priorité les entreprises dont la situation est la plus éloignée de la norme fixée (capitaux propres négatifs).

Une lettre de relance, avec notification d'un délai de réponse, est adressée aux entreprises qui n'ont pas fourni la fiche de calcul dans le mois qui suit la date d'exigibilité. Si elles ne se sont pas manifestées dans la période impartie, la procédure de radiation du registre des transporteurs et des loueurs doit alors être engagée.

3. Modalités d'examen de la situation des entreprises qui ne remplissent pas la condition de capacité financière

Lorsqu'il ressort de la fiche de calcul que la condition n'est pas remplie, vous examinez la situation de l'entreprise selon la procédure décrite ci-après.

3.1. Demande de pièces complémentaires

Sur demande écrite, l'entreprise vous communique les liasses fiscales (bilans, comptes de résultat et annexes) des trois derniers exercices, comme prévu par l'arrêté du 18 novembre 1999. Elle joint à cet envoi la fiche technique Cerfa n° 11416, que vous lui aurez adressée, qui reprend des éléments du compte de résultat nécessaires à l'analyse financière.

Vous informez l'entreprise qu'elle peut transmettre tout document de nature à éclairer sa situation et solliciter un entretien auprès de la direction régionale de l'équipement. A tout moment de la procédure, elle peut se faire assister par un conseil de son choix.

3.2. Analyse de la situation de l'entreprise

Pour réaliser cette analyse, un outil composé d'un guide méthodologique, d'un référentiel et d'un

logiciel est mis à votre disposition. Les éléments fournis par l'entreprise (liasses fiscales et fiche technique) sont saisis dans le logiciel ANECO (ANalyse ECOnomique) qui calcule les 16 ratios définis dans le guide.

Les résultats obtenus sont interprétés à l'aide du guide. Grâce au référentiel, la valeur des ratios positionne une entreprise par rapport à celles relevant de la même catégorie. L'analyse de la variation des ratios, sur plusieurs exercices, permet de mesurer l'amélioration ou la détérioration de la situation de l'entreprise.

Après analyse, les dossiers des entreprises ne remplissant pas la condition de capacité financière peuvent être traités selon deux orientations.

3.3. Traitement du dossier au niveau administratif

Après un débat contradictoire, vous pouvez octroyer un délai compris entre 3 et 12 mois, pour satisfaire à la condition, l'objectif pour l'entreprise étant de consolider ses capitaux propres (apport de capitaux, résultat excédentaire, affectation des résultats à l'entreprise...).

La lettre de notification du délai donné à l'entreprise vaut mise en demeure de satisfaire à la condition de capacité financière. Il convient de lui préciser qu'elle peut procéder à une augmentation de ses capitaux propres ou à une réduction de son parc en remettant à l'administration des copies conformes de licence.

3.4. Saisine de la commission des sanctions administratives

Le dossier est soumis à la commission des sanctions administratives en raison du non-respect de la condition de capacité financière, et c'est sur cette base que le dossier doit être traité. Cette saisine s'effectue dans deux cas de figure :

- la situation de l'entreprise apparaît très dégradée et l'administration estime que l'entreprise ne peut et ne doit pas poursuivre son activité ;
- l'entreprise n'a pas régularisé sa situation à l'échéance du délai octroyé par l'administration (cf. 3.3).

Dans les deux cas, la commission des sanctions administratives est sollicitée pour émettre un avis sur la demande de radiation formulée par l'administration. Après l'octroi du délai maximum de 12 mois, l'administration est tenue de demander la radiation.

4. Appuis pour le traitement des dossiers

Dans le cadre de la mise en place de la vérification de la condition de capacité financière, un réseau d'assistance à l'analyse financière a été créé. Il est composé d'un ou deux correspondants désignés dans chaque direction régionale de l'équipement et placés auprès de l'inspecteur régional des transports. Il a pour fonction d'aider les agents sur les dossiers les plus complexes.

Le réseau sera réuni deux à trois fois chaque année d'une part pour capitaliser les acquis et expériences, et d'autre part pour développer une démarche homogène dans les services et ainsi faire évoluer le dispositif d'analyse financière des entreprises du transport routier de marchandises.

Un agent du bureau DTT/TR. 2 participe aux travaux du réseau avec l'appui du centre interrégional de formation professionnelle de Mâcon.

Par ailleurs, comme cela se pratique déjà dans certaines directions régionales, il peut être fait appel aux services de la Banque de France ou de la trésorerie générale.

5. Veille administrative

Avant l'attribution de tout document sollicité par l'entreprise, il convient de vérifier que la fiche de calcul a bien été adressée au service compétent. La technique dite de l'annotation prévue dans le système de gestion informatique Gréco peut utilement être mise en oeuvre.

De même, préalablement à toute délivrance de copies conformes liée à un accroissement du parc, vous vous assurez que la condition de capacité financière est respectée. La demande est examinée à partir des éléments indiqués dans la dernière fiche de calcul, ou sur production d'un extrait K bis mentionnant le niveau des apports et/ou sur présentation d'attestations de garantie fournies par des organismes habilités. Pour obtenir des copies supplémentaires les capitaux propres doivent être suffisants pour la totalité du parc, y compris pour les nouveaux véhicules.

6. Contrôle en entreprise

Le contrôle en entreprise doit permettre de confirmer les éléments contenus dans la fiche de calcul : capitaux propres et parc.

L'essentiel de la vérification porte sur la réalité de la flotte déclarée. Les contrôleurs peuvent, en application de l'arrêté, se faire présenter les éléments comptables notamment en ce qui concerne les comptes 612 pour les véhicules en crédit-bail et 613 pour les véhicules en location financière (cf. guide méthodologique § 2-13, page 32).

Toute déclaration erronée ayant pour objectif d'indiquer que la condition de capacité financière est remplie, est une fraude susceptible de poursuite par application de l'article 25-II de la loi de finances n° 52-401 du 14 avril 1952 modifiée, libellé comme suit : « est puni de deux ans d'emprisonnement et de 200 000 francs d'amende le fait de présenter sciemment de faux renseignements à l'occasion d'enquêtes relatives aux conditions d'inscription aux registres ou à la délivrance des titres administratifs d'exploitation des véhicules ».

Les entreprises qui n'auraient pas adressé leur fiche de calcul à la direction régionale de l'équipement pourront être intégrées dans le plan régional de contrôle.

IV. - POINTS PARTICULIERS RELATIFS A LA CONDITION DE CAPACITE FINANCIERE

1. Cas des entreprises dotées de capitaux propres supérieurs à la capacité financière exigible

Ces entreprises peuvent obtenir des copies conformes complémentaires dans la limite de leurs capitaux propres. Elles doivent en faire la demande auprès des directions régionales de l'équipement.

Cette souplesse est introduite dans le dispositif au regard de deux préoccupations : faciliter la gestion de la capacité financière pour les services administratifs et simplifier les démarches des entreprises qui enregistrent des variations conjoncturelles de leur activité.

2. Cas des entreprises exerçant les professions de transport routier de marchandises et de commissionnaire

Pour les entreprises inscrites au registre des transporteurs et des loueurs et au registre des commissionnaires de transport, les capitaux propres, éventuellement complétés par des garanties, doivent permettre de satisfaire aux conditions de capacité financière liées à l'exercice de chacune des professions.

Les règles applicables aux deux réglementations se cumulent. Ainsi, une entreprise doit au minimum disposer de 150 000 francs de capitaux propres, compte tenu de son activité de commissionnaire, auxquels s'ajoute le montant nécessaire pour couvrir chaque véhicule utilisé.

3. Information des services judiciaires

Il est rappelé que les entreprises en difficulté peuvent bénéficier des dispositifs prévus par les lois n° 84-148 du 1er mars 1984 relative à la prévention et au règlement amiable des difficultés des entreprises et n° 85-98 du 25 janvier 1985 relative au redressement et à la liquidation judiciaires des entreprises (modifiées par la loi n° 94-475 du 10 juin 1994).

Dans ce cadre, il s'agit d'inciter l'entreprise à se rapprocher des tribunaux de commerce. En cas de situation très dégradée, si elle refuse d'agir par elle-même il convient de l'informer qu'une saisine du procureur, voire du président du tribunal de Commerce, sera opérée par le service.

Cette démarche doit être envisagée dès lors qu'il est mis en évidence dans la phase d'analyse financière, que le passif exigible est supérieur à l'actif disponible, soit concomitamment à la saisine de la commission des sanctions administratives, soit en lieu et place de cette dernière.

V. - SUIVI DU DISPOSITIF

Dès le premier semestre 2000, la direction des transports terrestres procédera à l'analyse fonctionnelle nécessaire à l'intégration dans Gréco du calcul des ratios (sur la base du logiciel ANECO) et du suivi de la condition de capacité financière.

En attente de la version II de Gréco, vous adresserez les 31 juillet et 31 décembre 2000 à l'administration centrale, bureau TR. 2, la fiche jointe en annexe relative au suivi de la capacité financière.

Deuxième partie : de la commission de transport

Le décret n° 99-295 du 15 avril 1999 et l'arrêté du 3 septembre 1999 relatifs à la capacité financière requise pour les entreprises commissionnaires de transport indiquent que celles ci doivent disposer de capitaux propres ou de cautions à hauteur de 150 000 francs. Le montant des cautions ne peut excéder la moitié du montant de la capacité financière exigible.

Si les réglementations en matière de capacité financière pour les entreprises de transport routier et les commissionnaires relèvent de la même logique, en revanche les modalités de contrôle et de gestion se différencient sur certains points.

Notamment, la méthode d'analyse financière contenue dans le guide méthodologique est dédiée aux entreprises de transport. Seuls les ratios relatifs au chiffre d'affaires, au crédit client, au crédit fournisseur, à la trésorerie et à l'endettement bancaire peuvent être utilisés pour les entreprises commissionnaires, si nécessaire.

La réglementation ne prévoit pas de recueillir l'avis de la commission des sanctions administratives avant radiation du registre des commissionnaires de transport, pour le défaut de capacité financière. Néanmoins, vous soumettrez la situation de ces entreprises à cette instance afin qu'elles puissent apporter tout élément complémentaire d'information. Vous veillerez à convoquer la commission des sanctions administratives selon la formation prévue à l'article 21 du décret du 5 mars 1990 relatif à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport.

Comme pour les entreprises de transport routier, l'octroi du délai compris entre trois et douze mois, est notifié après débat contradictoire avec l'entreprise.

Je vous demande de bien vouloir assurer la plus large diffusion de ces informations tant auprès des services chargés de l'application de ces dispositions, qu'auprès des organisations professionnelles représentatives au niveau local et des organismes consulaires.

Vous voudrez bien me faire connaître, sous le présent timbre, les difficultés que vous pourriez rencontrer dans l'application de cette circulaire publiée au Bulletin officiel du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

ANNEXE

Condition de capacité financière

Fiche de suivi annuel

Direction régionale de l'équipement de :...

31 juillet :

31 décembre :

1. Inscription au registre des transporteurs et des loueurs

Nombre d'entreprises inscrites...

2. Vérification de la condition de capacité financière

Nombre de fiches de calcul reçues...

Nombre d'entreprises qui remplissent la condition sans la garantie...

Nombre d'entreprises qui remplissent la condition avec la garantie...

Nombre d'entreprises qui ne remplissent pas la condition...

dont... qui ont des capitaux propres négatifs.

3. Résultat du traitement des dossiers

Nombre de saisines de la CSA...

Nombre d'entreprises auxquelles a été accordé un délai par le service :

- de 3 mois...

- de 12 mois...

- autres...

Nombre de titres de transports restitués...

Nombre d'entreprises radiées...

Nombre de dossiers transmis au procureur...

49

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement, Direction des transports terrestres

Madame et Messieurs les préfets de région (directions régionales de l'équipement).

Texte non paru au Journal officiel.

Annexe 16 – Statistique de l’obtention de la capacité professionnelle

Résultats de l’examen d’attestation de capacité pour l’année 2006								
	Marchandises				Commissionnaires			
	Inscrits	Présents	Reçus	%	Inscrits	Présents	Reçus	%
Total métropole	1 742	1 531	363	23,71	230	185	50	27,03
Total DOM	396	267	18	6,74	3	1	0	0,00
Total général	2 138	1 798	381	21,19	233	186	50	26,88

Source : Site internet du ministère des Transports

Evolution du nombre de certificats de capacité professionnelle délivrés pour le transport routier de marchandises selon les voies d’accès

Années	2004	2005	2006
Examen	402	283	363
Diplôme	1883	1918	1859
Expérience professionnelle	215	206	234
Attestations délivrées	2500	2407	2456

Source : Site internet du ministère des Transports :

http://www.transport.equipement.gouv.fr/IMG/xls/EXAMENSresultats2006_cle711841.xls