

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'écologie, du développement
durable, des transports et du logement
Transports
Direction générale des infrastructures, des
transports et de la mer
Direction des services de transport
Sous-direction des transports routiers

ITM

Circulaire du 4 mai 2012
relative à l'accès à la profession de transporteur routier
et à l'accès au marché du transport routier

NOR : TRAT1132055C

(Texte non publié au Journal officiel)

Le ministre

à

Préfets de région

- direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement Ile-de-France
- direction de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

Préfets de département

- direction départementale des territoires
- direction départementale des territoires et de la mer

Pour information :

Ministère de la justice (DACG, DACS)

Ministère de l'intérieur, de l'outre mer, des collectivités locales et de l'immigration (DGGN,

Pour information :

Ministère de la justice (DACG, DACS)

Ministère de l'intérieur, de l'outre mer, des collectivités locales et de l'immigration (DGGN, DCCRS, DCSP, DCPF, DMAT, DSCR, DGEOM)

Préfecture de police de Paris (SDSCR)

Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie (DGDDI, DGCCRF, DGCIS)

Ministère du travail, de l'emploi et de la santé (DGT)

Ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche (DGESIP)

Ministère de l'éducation nationale, de la jeunesse et de la vie associative (DGESCO)

Résumé :

Les DREAL, les DEAL, et la DRIEA¹ sont chargées d'appliquer les nouvelles dispositions relatives aux accès à la profession et au marché dans le secteur du transport routier de marchandises et de personnes, prévues dans le décret n° 2011-2045 du 28 décembre 2011 relatif à l'accès à la profession de transporteur routier et à l'accès au marché du transport routier, et ses arrêtés d'application.

La présente circulaire décrit les modalités d'application de ces textes qui précisent la mise en œuvre en droit national du « paquet routier » européen (trois règlements européens du 21 octobre 2009) d'application directe au 4 décembre 2011.

Catégorie : mesure d'organisation des services	Domaine : transport routier
Mots clés liste fermée :	Mots clés libres : transport routier, personnes, voyageurs, marchandises, transports légers, contrôle, capacité professionnelle, établissement, capacité financière, honorabilité, cabotage, gestionnaire, titres administratifs.
Textes de référence	
<ul style="list-style-type: none">- règlement (CE) n° 1071/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, et abrogeant la directive 96/26/CE du Conseil- règlement (CE) n° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route- règlement (CE) n° 1073/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché international des services de transport par autocars et autobus, et modifiant le règlement (CE) n° 561/2006- décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes- décret n° 99-752 du 30 août 1999 modifié relatif aux transports routiers de marchandises- décret n° 79-222 du 6 mars 1979 fixant le régime applicable aux transports routiers internationaux de voyageurs- décret n° 87-242 du 7 avril 1987 modifié relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services	

¹ Dans les fiches constituant l'annexe à la présente circulaire, le terme « DREAL » désigne les DREAL, les DEAL et la DRIEA.

privés de transport routier non urbain de personnes

- décret n° 2011- 2045 du 28 décembre 2011 portant diverses dispositions relatives à l'accès à la profession de transporteur routier et à l'accès au marché du transport routier
- arrêté du 28 décembre 2011 relatif à l'autorisation d'exercer la profession de transporteur et aux modalités de la demande par les entreprises
- arrêté du 28 décembre 2011 relatif à l'exigence d'établissement applicable aux entreprises de transport routier
- arrêté du 28 décembre 2011 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier
- arrêté du 28 décembre 2011 modifié relatif à la délivrance des attestations de capacité professionnelle permettant l'exercice de la profession de transporteur routier
- arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux diplômes, titres et certificats permettant la délivrance directe des attestations de capacité professionnelle en vue d'exercer la profession de transporteur routier
- arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux sanctions administratives et à l'honorabilité professionnelle
- arrêté du 28 décembre 2011 modifié relatif aux gestionnaires de transport routier
- arrêté du 28 décembre 2011 modifiant l'arrêté du 16 novembre 1999 relatif aux titres administratifs de transport qui doivent être détenus par les entreprises effectuant en France un transport routier de marchandises
- arrêté du 28 décembre 2011 modifié relatif aux titres administratifs et aux documents de contrôle pour l'exercice des activités de transport public routier de personnes
- arrêté du 28 décembre 2011 modifiant l'arrêté du 11 mars 2003 relatif à l'attestation de conducteur ressortissant d'un État tiers instauré par le règlement (CE) n° 484/2002 du Parlement européen et du conseil du 1^{er} mars 2002
- arrêté du 28 décembre 2011 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1997 définissant les caractéristiques et les conditions d'utilisation des véhicules autres que les autocars et les autobus, destinés à des usages de tourisme et de loisirs

Circulaires abrogées :

Cette circulaire abroge :

- la circulaire n° 95-85 du 6 novembre 1995 relative à la direction permanente et effective des entreprises de transport public routier de marchandises et de commissionnaire de transport dans les groupes (à l'exception de la partie relative aux commissionnaires de transport)
- 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 destinés au transport de marchandises et de l'arrêté du 3 septembre 1999 relatif à la capacité financière des entreprises commissionnaires de transport
- la circulaire n° 2000-17 du 10 mars 2000 relative aux titres administratifs et documents de transport détenus par les entreprises de transport routier de marchandises et de location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises
- la circulaire n° 2000-43 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
- la circulaire n° 2001-44 du 26 juin 2001 relative à la vérification de la condition de capacité financière d'entreprises étrangères de transport routier de marchandises et d'entreprises étrangères commissionnaires de transport installées en France
- la circulaire n° 2002-33 du 3 mai 2002 modifiant la circulaire n° 2000-17 du 10 mars 2000 relative aux titres administratifs et documents de transport détenus par les entreprises de transport routier de marchandises et de location de véhicules industriels destinés au transport de marchandises

Date de mise en application : dès publication

Pièces annexes :

une annexe avec 10 fiches thématiques relatives :

- à l'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier et à l'inscription au registre des transporteurs
- à la condition d'établissement
- aux sanctions administratives applicables aux entreprises de transport routier – Défaut d'honorabilité professionnelle dans le secteur du transport routier – Suspension et retrait des autorisations d'exercer la profession
- à l'exigence de capacité financière
- à la sous-traitance des entreprises de transport routier de marchandises
- à l'exigence de capacité professionnelle
- au gestionnaire de transport
- aux régimes dérogatoires en transport de personnes
- aux titres administratifs et documents de contrôle en transport international de voyageurs
- aux renseignements à fournir par les entreprises sur leur situation

N° d'homologation Cerfa :

Publication	<input checked="" type="checkbox"/> BO	<input checked="" type="checkbox"/> Site circulaires.gouv.fr	<input type="checkbox"/> Non publiée
-------------	--	--	--------------------------------------

La réglementation relative à l'accès à la profession d'entreprise de transport routier de marchandises (TRM) et de transport routier de voyageurs (TRV) a été profondément modifiée par l'entrée en vigueur, le 4 décembre 2011, du « paquet routier » constitué de trois règlements européens (n° 1071/2009, 1072/2009 et 1073/2009). Bien que d'application directe, ces règlements confient aux États membres le soin d'en préciser certaines dispositions.

A cet effet, le décret n° 2011-2045 du 28 décembre 2011 modifiant les décrets n° 79-222 du 6 mars 1979, n° 85-891 du 16 août 1985 et n° 87-242 du 7 avril 1987 (pour les voyageurs) et n° 99-752 du 30 août 1999 (pour les marchandises), a intégré les dispositions de ces règlements dans les textes nationaux, et les a précisées, le cas échéant. Il a fait l'objet de onze arrêtés d'application.

Les travaux de transcription du « paquet routier » menés en étroite coopération avec les services des DREAL et les organisations professionnelles ont également été l'occasion d'affiner la politique de régulation du secteur sur des champs non directement concernés par les textes communautaires : pour le TRM avec des véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes et pour le TRV avec des véhicules n'excédant pas neuf places y compris le conducteur.

Je vous demande d'encourager les entreprises à se mettre en conformité avec leurs nouvelles obligations. En effet, les entreprises déjà inscrites au registre des transporteurs disposent d'un délai de six mois à compter de la publication du décret n° 2011-2045, soit jusqu'au 30 juin 2012, pour régulariser leur situation.

La présente circulaire est celle qui avait été annoncée à l'annexe I « *Les relations avec la profession et la tenue des registres* » de la circulaire (DEVT1118672C) du 13 juillet 2011

relative aux nouvelles orientations en matière de régulation des transports routiers dans le cadre de l'application des règlements européens sur l'accès à la profession et au marché.

Son objet est de préciser les dispositions prévues dans le décret et ses onze arrêtés d'application. Elle vise à apporter aux services des éléments de méthode sur leur mise en œuvre. Elle fait l'objet d'une annexe, elle-même constituée de dix fiches thématiques.

La présente circulaire sera publiée au *Bulletin Officiel* du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

Le 4 mai 2012

Pour le ministre et par délégation,
Le Secrétaire général

Pour le ministre et par délégation,
Le Directeur des services de transport

Signé

Signé

Jean-François MONTEILS

Thierry GUIMBAUD

ANNEXE

L'annexe est constituée de fiches relatives aux points suivants :

Fiche 1	- L'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier et l'inscription au registre des transporteurs ;	Pages 07 à 15
Fiche 2	- La condition d'établissement ;	Pages 16 à 19
Fiche 3	- Sanctions administratives ou décisions applicables aux entreprises de transport routier :	Page 20
Fiche 3-1	- Les sanctions prises après avis des commissions régionales des sanctions administratives ;	Pages 21 à 39
	• a) Le retrait des titres administratifs de transport	Pages 21 à 25
	• b) L'immobilisation des véhicules	Pages 26 à 28
	• c) La perte de l'honorabilité professionnelle	Pages 29 à 32
	• d) L'interdiction de cabotage	Pages 33 à 36
Fiche 3-2	- Les décisions prises sans avis des commissions régionales des sanctions administratives ;	Pages 37 à 39
	- Liste des infractions (deux tableaux) ;	Pages 40 à 55
Fiche 4	- L'exigence de capacité financière ;	Pages 56 à 68
Fiche 5	- La sous-traitance des entreprises de transport routier de marchandises ;	Pages 69 à 70
Fiche 6	- L'exigence de capacité professionnelle ;	Pages 71 à 81
Fiche 7	- Le gestionnaire de transport ;	Pages 82 à 95
Fiche 8	- Les régimes dérogatoires en transport de voyageurs ;	Pages 96 à 99
Fiche 8-1	- Les petits trains touristiques ;	Pages 100 à 102
Fiche 9	- Les titres administratifs et documents de contrôle en transport national de voyageurs ;	Page 103
Fiche 10	- Les titres administratifs et documents de contrôle en transport international de voyageurs ;	Page 104
Fiche 11	- Fiche signalétique des entreprises de transport routier.	Page 105

**FICHE N° 1 – L’AUTORISATION D’EXERCER LA PROFESSION DE
TRANSPORTEUR ROUTIER ET L’INSCRIPTION AU REGISTRE
ELECTRONIQUE NATIONAL DES ENTREPRISES DE TRANSPORT PAR ROUTE**

I – Réglementation entrant en application le 4 décembre 2011

L'article 11 du règlement (CE) n° 1071/2009 concernant l'examen et l'enregistrement des demandes d'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier de marchandises ou de personnes prévoit qu'« une entreprise de transport qui satisfait aux exigences prévues à l'article 3 est autorisée, sur demande, à exercer la profession de transporteur par route. »

Les articles L. 3113-3 (pour le transport routier de personnes) et L. 3211-3 (pour le transport routier de marchandises) du code des transports renvoient au niveau réglementaire (décrets n° 85-891 du 16 août 1985 et n° 99-752 du 30 août 1999) la charge de déterminer les modalités de délivrance de l'autorisation d'exercer. Il convient également de noter que les dispositions du règlement européen concernant cette autorisation d'exercer sont étendues aux entreprises de transport routier de personnes qui utilisent des véhicules motorisés d'une capacité comprise entre 4 et 9 places, conducteur compris, et aux entreprises de transport routier de marchandises qui utilisent des véhicules motorisés d'un poids maximum autorisé n'excédant pas 3,5 tonnes.

L'autorisation d'exercer fait en outre l'objet de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif à l'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier et aux modalités de la demande d'autorisation par les entreprises.

II – Principes de l'autorisation d'exercer

L'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier a été introduite par le règlement (CE) n° 1071/2009 relatif à l'accès à la profession de transporteur public routier.

Elle a pour objet de matérialiser pour une entreprise son accès à la profession dès lors que l'ensemble des conditions est satisfait (exigence d'établissement, honorabilité, capacité professionnelle, capacité financière).

La délivrance de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier conditionne la délivrance d'une licence communautaire ou d'une licence de transport intérieur, ainsi que des copies certifiées conformes de ces licences. Ces licences ou copies de licences sont délivrées conformément aux règlements (CE) n° 1072/2009 et n° 1073/2009 relatifs à l'accès au marché du transport de marchandises et de personnes.

En cas de manquement aux obligations européennes et/ou nationales, le préfet de région peut retirer :

- soit les copies de licences, qui peuvent être restituées une fois l'ensemble des conditions satisfaites. En ce cas, l'autorisation d'exercer n'est pas retirée à l'entreprise, et la sanction a pour seul effet d'interrompre son activité ;
- soit l'autorisation d'exercer, ce qui a pour effet de radier l'entreprise du registre national des entreprises de transport public routier.

III – Les entreprises pouvant bénéficier d'une autorisation d'exercer

III.1 - Les entreprises de transport public routier de marchandises pouvant bénéficier d'une autorisation d'exercer la profession sont celles inscrites au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers.

III.2 Les entreprises de transport public routier de personnes pouvant bénéficier d'une autorisation d'exercer la profession peuvent être :

1° Les personnes physiques ou morales inscrites au registre du commerce et des sociétés :

- les sociétés commerciales, dont les SA (sociétés anonymes), les SAS (sociétés par actions simplifiées), les SARL (sociétés à responsabilité limitée), les entreprises unipersonnelles à responsabilité limitée (EURL) ;
- les entreprises individuelles dont les entreprises individuelles à responsabilité limitée (EIRL) et les auto-entrepreneurs ;
- les entreprises utilisant des « petits trains routiers touristiques » visées au c du paragraphe 4 de l'article 5 du décret du 16 août 1985 précité ;
- les sociétés de taxis ou entreprises de taxis titulaires ou locataires d'autorisations de stationnement exerçant une activité de transport public routier de personnes limitée à l'utilisation d'un seul véhicule n'excédant pas neuf places, conducteur compris, ou un véhicule taxi, en application du paragraphe 5 de l'article 5 du décret du 16 août 1985 précité ;
- les entreprises exerçant une activité de transport régulier ou à la demande accessoirement à une activité principale autre, limitée à l'utilisation d'un seul véhicule n'excédant pas neuf places, conducteur compris, affecté à cet usage, en application du premier alinéa du b du paragraphe 4 de l'article 5 du décret du 16 août 1985 précité ;
- les régies de transport constituées en établissements publics à caractère industriel et commercial ;
- les sociétés d'économie mixte locales visées aux articles L. 1521-1 à L. 1521-3 du code général des collectivités territoriales ;
- les sociétés publiques locales visées par l'article L. 1531-1 du code général des collectivités territoriales.

2° Les personnes physiques ou morales non inscrites au registre du commerce et des sociétés :

- les particuliers et les associations visées au a) du paragraphe 4 de l'article 5 du décret du 16 août 1985 susvisé exerçant une activité de transport scolaire ou à la demande limitée à l'utilisation d'un seul véhicule n'excédant pas neuf places, conducteur compris ;
- les associations ayant pour objet statutaire le transport public routier de personnes ;
- les régies de transport visées au d du paragraphe 4 de l'article 5 du décret du 16 août 1985 précité exerçant une activité de transport public routier de personnes limitée à l'utilisation de deux véhicules maximum, quelle que soit leur capacité et dotées de la seule autonomie financière ;
- les artisans taxi exerçant une activité de transport public routier de personnes limitée à l'utilisation d'un seul véhicule n'excédant pas neuf places, conducteur compris, ou un véhicule taxi, en application du paragraphe 5 de l'article 5 du décret du 16 août 1985 précité ;
- les personnes physiques auto-entrepreneurs.

IV – Pièces devant être fournies pour demander l'autorisation d'exercer

Conformément à l'arrêté du 28 décembre 2011, les pièces à fournir à l'appui de la demande d'exercer la profession de transporteur routier de personnes figurent dans le formulaire CERFA n° 14557.

IV.1 – Dispositions spécifiques aux entreprises exerçant une activité de transport public routier de marchandises

1° Les entreprises inscrites au registre du commerce et des sociétés (RCS) doivent présenter un extrait du registre du commerce et des sociétés (document Kbis) mentionnant qu'il s'agit de « transporteur public routier de marchandises ou loueur de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises ».

Pour les entreprises exerçant leur activité au moyen exclusivement de véhicules n'excédant pas un poids maximum autorisé de 3,5 tonnes, cet extrait doit mentionner qu'il s'agit de « transporteur public routier de marchandises ou loueur de véhicules avec conducteur destinés au transport de marchandises au moyen exclusivement de véhicules n'excédant pas un poids maximum autorisé de 3,5 tonnes ».

Lorsque l'entreprise exerce l'activité de déménagement, l'extrait du registre du commerce et des sociétés comporte en plus la mention « déménageur ».

2° Les entreprises inscrites au répertoire des métiers doivent présenter un extrait de ce répertoire (document D1).

IV.2 – Dispositions spécifiques aux entreprises exerçant une activité de transport public routier de personnes

1° Les entreprises qui exercent leur activité au moyen de tous véhicules excédant quatre places, conducteur compris, dont l'immatriculation au registre du commerce et des sociétés (RCS) est requise, doivent présenter un extrait de ce registre (document Kbis) comportant la mention suivante « transporteur public routier de personnes ».

Pour les entreprises qui exercent leur activité au moyen exclusivement de véhicules n'excédant pas neuf places, conducteur compris, cet extrait doit comporter la mention suivante « transporteur public routier de personnes au moyen exclusivement de véhicules excédant quatre places, conducteur compris, et n'excédant pas neuf places, conducteur compris ».

2° Les entreprises dont l'immatriculation au registre du commerce et des sociétés n'est pas requise doivent présenter, selon le cas :

- un justificatif d'identité pour les particuliers et associations visés à l'article 5 § 4. a) du décret du 16 août 1985 ;
- l'acte constitutif de l'association ;
- l'acte constitutif de la régie de transport dotée de la seule autonomie financière, accompagné de l'acte de nomination du directeur ;
- pour les artisans, un extrait du répertoire des métiers (document D1) ou, à défaut, le récépissé de la demande d'immatriculation à ce répertoire ;
- un justificatif de l'activité principale pour les entreprises visées au b) du § 4 de l'article 5 du décret du 16 août 1985.

3° Les entreprises de taxis doivent présenter :

- la ou les autorisations de stationnement (ADS) dont elles sont titulaires en application de l'article L. 3121-1 du code des transports ou locataires en application de l'article 10 du décret n° 95-935 du 17 août 1995 (dans ce dernier cas, il faut présenter le contrat de location) ;
- l'immatriculation de leur entreprise au répertoire des métiers (RM) (artisans taxis), ou le numéro unique d'identification inscrit au répertoire des entreprises tenu par l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) ;
- le cas échéant, la carte professionnelle de conducteur de taxi de la personne qui assure la direction de l'activité de transport de l'entreprise.

V – Modalités de délivrance des autorisations d'exercer et inscription au registre des transporteurs

V.1 – Entreprises devant être inscrites à la fois au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers et au registre électronique national des entreprises de transport par route.

Les démarches pour obtenir l'autorisation d'exercer la profession et l'inscription au registre des transporteurs s'effectuent en quatre temps :

1° Premier temps : instruction de la demande d'exercer la profession de transporteur routier

La personne dépose à la DREAL un dossier de demande d'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier dans un ou plusieurs secteurs.

Après instruction du dossier, la DREAL délivre à la personne, si le dossier est recevable, une **attestation** du respect par l'entreprise des conditions lui permettant d'obtenir l'autorisation d'exercer la profession, sous réserve de présentation ultérieure de l'extrait du registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers.

2° Deuxième temps : immatriculation au tribunal de commerce, au centre de formalités des entreprises (CFE) ou à la chambre des métiers

La personne dépose au tribunal de commerce, au centre de formalités des entreprises (CFE) ou à la chambre des métiers du ressort de son siège, ou pour une entreprise étrangère, du ressort de son établissement principal en France, une demande d'immatriculation, accompagnée de l'attestation susvisée délivrée par la DREAL, dans laquelle il est indiqué que l'activité exercée sera le transport routier dans un ou plusieurs secteurs suivants :

- Transport de personnes à l'aide de véhicules excédant neuf places, conducteur compris;
- Transport de personnes à l'aide de véhicules n'excédant pas neuf places, conducteur compris ;
- Transport de marchandises, déménagement ou location de véhicules avec conducteur destinés au transport de marchandises à l'aide de véhicules excédant 3,5 tonnes ;
- Transport de marchandises, déménagement ou location de véhicules avec conducteur destinés au transport de marchandises à l'aide de véhicules n'excédant pas 3,5 tonnes.

Les statuts de l'entreprise mentionnent le ou les secteurs d'activités dans lesquels elle compte exercer.

Le tribunal de commerce, le centre de formalités des entreprises ou la chambre des métiers délivre à la personne un document certifiant son immatriculation au registre du commerce et des sociétés (document Kbis) ou au répertoire des métiers (document D1).

Pour les entreprises en cours de constitution, la production de cet extrait peut être différée d'un délai maximal de deux mois à compter de la date de dépôt de la demande d'inscription et être provisoirement remplacée par la fourniture du récépissé de la demande d'inscription au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers.

3° Troisième temps : délivrance de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier

La personne dépose à la DREAL l'extrait du registre du commerce et des sociétés (document Kbis) ou du répertoire des métiers (document D1), ou, pour les entreprises en constitution, le récépissé de la demande d'inscription au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers.

Le préfet de région délivre à la personne, si le dossier est recevable, l'autorisation d'exercer la profession. Cette autorisation est le document prévu à l'article 1^{er} de l'arrêté du 28 décembre 2011 et dont le modèle fait l'objet d'une décision publiée au Bulletin officiel.

4° Quatrième temps : inscription de l'entreprise au registre des transporteurs

La DREAL inscrit ensuite l'entreprise au registre des transporteurs, et lui délivre selon le cas la licence communautaire ou la licence de transport intérieur, et les copies conformes de sa licence en fonction du montant de sa capacité financière.

V.2 – Entreprises qui ne sont pas tenues d'être inscrites au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers

Les démarches pour obtenir l'autorisation d'exercer la profession et l'inscription au registre des transporteurs s'effectuent en deux temps :

1° Premier temps : délivrance de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier

La personne dépose à la DREAL, ou à la DRIEA ou à la DEAL d'outre-mer un dossier de demande d'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier.

Après instruction du dossier, le préfet de région délivre à la personne, si le dossier est recevable, l'autorisation d'exercer la profession.

2° Deuxième temps : inscription de l'entreprise au registre des transporteurs

Le service chargé des transports inscrit ensuite l'entreprise au registre des transporteurs, et lui délivre selon le cas la licence communautaire ou la licence de transport intérieur, et les copies conformes de sa licence en fonction du montant de sa capacité financière.

V.3 – Entreprises demandant une inscription sous un régime dérogatoire dispensant des exigences de capacités professionnelle et financière en transport de personnes conformément

à l'article 5 du décret du 16 août 1985 afin d'exercer une activité de transport régulier ou à la demande.

1° Mentions spécifiques sur les autorisations d'exercer :

Par dérogation à l'article 1^{er} de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif à l'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier et aux modalités de la demande d'autorisation par les entreprises, les autorisations d'exercer peuvent être délivrées avec dispense des conditions de capacités professionnelle et financière.

Selon le régime dérogatoire considéré, les mentions spécifiques portées sur les autorisations d'exercer seront les suivantes :

Article 5.4 a) : « à exercer la profession de transporteur public routier de personnes au moyen d'un seul véhicule n'excédant pas 9 places limité au transport scolaire et à la demande pour les particuliers et les associations »

Article 5.4 b) : « à exercer la profession de transporteur public routier de personnes au moyen d'un seul véhicule n'excédant pas 9 places en activité accessoire limitée au transport régulier et à la demande »

Article 5.4 c) : « à exercer la profession de transporteur public routier de personnes au moyen de petits trains routiers touristiques »

Article 5.4 d) : « à exercer la profession de transporteur public routier de personnes au moyen de 2 véhicules au maximum pour les régies de transport d'une collectivité publique »

Article 5.5 : « à exercer la profession de transporteur public routier de personnes au moyen d'un seul véhicule n'excédant pas 9 places pour les entreprises de taxi »

2° Procédure complémentaire d'instruction de la demande d'inscription au registre pour certains régimes dérogatoires

Les services instructeurs des DREAL ont la possibilité, le cas échéant, de prévoir une étape supplémentaire pour la délivrance de l'autorisation d'exercer aux entreprises souhaitant exercer une activité de transport public routier conventionnée par une autorité organisatrice de transport (service régulier ou à la demande).

Etape supplémentaire : délivrance d'une attestation de conformité du dossier de l'entreprise

La personne dépose à la DREAL un dossier de demande d'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier.

Après instruction du dossier, le service instructeur délivre à la personne, si le dossier est recevable au regard des exigences d'honorabilité et d'établissement, une attestation ou un courrier pouvant être présenté à l'autorité organisatrice de transport.

L'entreprise fournit ensuite au service instructeur une copie de la convention ou une attestation de l'autorité organisatrice de transport, permettant la poursuite de l'instruction du dossier dans le respect, selon le cas, du V.1 ou V.2, jusqu'à l'octroi par le préfet de région de l'autorisation d'exercer la profession, puis l'inscription de l'entreprise au registre des transporteurs par le service des transports, qui lui délivre enfin la licence de transport intérieur et la copie conforme de sa licence.

VI – Délivrance des autorisations d'exercer pour les entreprises inscrites au registre des transporteurs avant le 4 décembre 2011

L'article 9 de l'arrêté du 28 décembre 2011 prévoit la délivrance d'une autorisation d'exercer la profession à toute entreprise inscrite au registre des transporteurs à la date du 4 décembre 2011.

Cette mesure a été instaurée pour permettre de mettre en œuvre la procédure de retrait des autorisations d'exercer la profession prévue à l'article 13 du règlement (CE) n° 1071/2009 et aux articles 10-1 du décret n°85-891 du 16 août 1985 et 9-5 du décret n° 99-752 du 30 août 1999 précités. Il est donc indispensable que toutes les entreprises disposent de cette autorisation, y compris celles qui ne satisfont pas, au 4 décembre 2011, à la nouvelle condition d'établissement prévue par les articles 5-1 du décret du 16 août 1985 et 6 du décret du 30 août 1999.

En outre, en application du *b* du paragraphe 1 de l'article 13 du règlement (CE) n° 1071/2009 et des 3° du I des articles 11 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 et 9-5 du décret n° 99-752 du 30 août 1999, les entreprises disposent d'un délai maximum de six mois, à compter du 4 décembre 2011, pour régulariser leur situation au regard de l'exigence d'établissement.

La DREAL peut vérifier la situation d'une entreprise au regard de l'exigence d'établissement selon deux modalités :

1 – en lui demandant de lui retourner le formulaire CERFA n° 14557 complété, dans la rubrique relative à l'établissement, des informations relatives aux éléments constitutifs de l'établissement ;

2 – en effectuant un contrôle en entreprise. Conformément à l'article 6 de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif à l'exigence d'établissement applicable aux entreprises de transport routier, la personne qualifiée de l'entreprise devra :

a) présenter à l'agent de l'État chargé du contrôle l'ensemble des documents prévus dans la rubrique relative à l'établissement du formulaire CERFA n° 14557 ;

b) être en mesure de justifier qu'elle dispose des équipements administratifs adaptés, ainsi que des équipements et des installations techniques appropriés ;

c) être en mesure de justifier qu'elle dispose d'un ou de plusieurs véhicules correspondant à l'activité qu'elle a déclarée.

VII – Transformation du statut juridique des entreprises

Les transformations des entreprises peuvent s'analyser selon les cas comme des créations d'entreprises nouvelles ou comme de simples modifications de la forme juridique de l'entreprise sans création d'entités juridiques nouvelles.

Lorsqu'il y a création d'entreprise, dotée d'une personnalité juridique distincte, celle-ci s'accompagne d'une inscription nouvelle au registre du commerce et des sociétés ou au répertoire des métiers.

Lorsqu'il y a modification de la forme juridique de l'entreprise sans changement d'activité, il doit être procédé uniquement aux inscriptions modificatives rendues nécessaires sur les registres précédemment cités.

VIII – Contrôle

L'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier doit être conservée dans un des locaux constitutifs de l'établissement. Elle doit pouvoir être présentée à toute réquisition des agents de l'État chargés du contrôle.

FICHE N° 2 – L'EXIGENCE D'ETABLISSEMENT

I – Réglementation entrant en application le 4 décembre 2011

L'article 3 du règlement (CE) n° 1071/2009 concernant les exigences pour exercer la profession de transporteur par route prévoit que les entreprises doivent être établies de façon stable et effective dans un État membre. Les dispositions relatives à l'exigence d'établissement figurent à l'article 5 de ce règlement.

Au niveau législatif, l'exigence d'établissement a été introduite dans le code des transports par la loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011, aux articles L. 3113-1, concernant le transport de personnes, et L. 3211-1, concernant le transport de marchandises. Elle s'applique ainsi à l'ensemble des entreprises du secteur du transport routier.

Au niveau réglementaire, cette exigence est définie par les articles 5-1 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 et 6 du décret n° 99-752 du 30 août 1999 qui, sur ce point, étendent les dispositions du règlement européen aux entreprises de transport routier de personnes qui utilisent des véhicules motorisés d'une capacité comprise entre 4 et 9 places, conducteur compris, et aux entreprises de transport routier de marchandises qui utilisent des véhicules motorisés d'un poids maximum autorisé n'excédant pas 3,5 tonnes.

L'exigence d'établissement fait enfin l'objet de l'arrêté du 28 décembre 2011.

II – Entreprises devant satisfaire à l'exigence d'établissement

II-1- Entreprises non inscrites au registre des transporteurs au 30 décembre 2011

Les articles 2 des décrets n° 85-891 du 16 août 1985 et n° 99-752 du 30 août 1999 prévoient que l'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier de personnes, préalable à l'inscription de l'entreprise au registre des transporteurs, est subordonnée notamment au respect de l'exigence d'établissement.

L'entreprise justifie des éléments constitutifs de l'établissement au moyen du formulaire CERFA n° 14557.

L'utilisation d'au moins un véhicule fait partie de l'exigence d'établissement. Cependant, pour l'entreprise qui ne souhaite détenir un ou des véhicules qu'après avoir obtenu l'autorisation d'exercer la profession, le formulaire prévoit d'indiquer le nombre de véhicules que l'entreprise compte utiliser, à charge pour elle, quand l'entreprise sera en activité, de respecter le 3 de l'article 1^{er} de l'arrêté du 28 décembre 2011 concernant le fait de disposer de véhicules.

L'article 6 de cet arrêté prévoit que, lors d'un contrôle en entreprise, celle-ci doit être en mesure de justifier qu'elle dispose d'un ou de plusieurs véhicules correspondant à l'activité qu'elle a déclarée.

Le formulaire contient une rubrique dans laquelle l'entreprise indique :

1 – les informations relatives aux éléments constitutifs de l'établissement lors de la demande d'autorisation d'exercer la profession ;

2 – les informations relatives aux véhicules qu'elle utilisera, y compris lorsqu'ils seront détenus après l'obtention de l'autorisation d'exercer la profession ;

3 – l'adresse du siège de l'entreprise, ou pour l'entreprise étrangère établie en France, de celle de son établissement principal, ainsi que, le cas échéant :

- la ou les adresses d'un ou de plusieurs éléments constitutifs de l'établissement, lorsqu'elle est ou lorsqu'elles sont différentes de celle du siège ou de l'établissement principal en France ;
- pour une entreprise étrangère établie en France, l'adresse de son siège à l'étranger ;
- la ou les adresses des établissements secondaires où peuvent être mis à la disposition des agents de l'État chargés du contrôle les documents de l'entreprise.

Le formulaire fixe la liste des documents qui doivent être mis à disposition des agents de l'État chargés du contrôle. Ces documents peuvent être établis sous forme électronique.

II-2- Entreprises inscrites au registre au 30 décembre 2011

L'article 10 de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif à l'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier et aux modalités de la demande par les entreprises prévoit que :

1 - toute entreprise inscrite au registre des transporteurs à cette date se voit délivrer, par le préfet de région, une autorisation d'exercer la profession ;

2 - en application du 3° du I des articles 11 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 et 9-5 du décret n° 99-752 du 30 août 1999, l'entreprise dispose d'un délai maximum de six mois, à compter du 30 décembre 2011, pour régulariser sa situation au regard de l'exigence d'établissement prévue par les articles 5-1 du décret du 16 août 1985 et 6 du décret du 30 août 1999.

II-3- Cas des coopératives d'entreprises de transport

Une coopérative d'entreprises de transport peut ne pas avoir pas de véhicule en propre et ne fonctionner qu'avec les véhicules de ses adhérents. Dans ce cas, la coopérative l'indique au moyen du formulaire CERFA n° 14557. Pour les coopératives inscrites au registre au 30 décembre 2011, la régularisation de leur situation au regard de la condition d'établissement tient compte de cette situation.

III – Contrôle en entreprise

III- 1 – Mise à disposition des documents lors du contrôle

Lors d'un contrôle inopiné, lorsque l'entreprise n'est pas en mesure de présenter tout ou partie des documents qui doivent être conservés, les agents de l'État chargés du contrôle lui fixent un délai pour se faire présenter les documents manquants.

Pour les contrôles effectués sur rendez-vous, un délai suffisant est accordé à l'entreprise pour rassembler les documents, lorsque ces derniers sont conservés en dehors de ses locaux (cas des documents conservés chez des prestataires extérieurs tels l'expert comptable, le commissaire aux comptes, le centre de gestion agréé ou tout type d'organisme assistant l'entreprise dans sa mission).

III – 2 – Conséquences d'un contrôle

Le fait, lors d'un contrôle sur rendez-vous, de ne pas présenter les documents ou, lors d'un contrôle inopiné, de ne pas les présenter à l'issue du délai fixé, constitue un délit d'obstacle au contrôle réprimé par l'article L. 3452-10 du code des transports.

Dans ce cas, l'entreprise sera considérée comme ne satisfaisant plus à l'exigence d'établissement et se verra appliquer la procédure prévue au 3° du I des articles 11 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 et 9-5 du décret n° 99-752 du 30 août 1999 (délai de régularisation de six mois). En outre, son autorisation d'exercer la profession pourra lui être suspendue, puis retirée, selon la procédure fixée par le II de ces articles.

IV – Contrats de maintenance des véhicules

Les équipements et les installations techniques appropriés prévus par le c de l'article 5 du règlement (CE) n° 1071/2009 consistent notamment en des moyens permettant d'assurer la maintenance des véhicules. Ces moyens peuvent être détenus par l'entreprise ou utilisés auprès d'un prestataire extérieur spécialisé, par exemple un centre d'entretien de véhicules.

Dans ce cas, l'entreprise indique, dans le formulaire CERFA n° 14557, qu'elle a recours à un tel centre. Lorsqu'elle fait l'objet d'un contrôle en entreprise, l'entreprise présente les contrats conclus en ce sens ou les factures, voire tout autre document permettant d'établir qu'elle satisfait, sur ce point, à l'exigence d'établissement, pendant la période allant du 30 décembre 2011 à la date du contrôle.

Une attention particulière doit être appelée sur la situation des entreprises immatriculées dans des départements limitrophes d'autres Etats. En effet, certaines d'entre elles peuvent être conduites à faire entretenir leur parc de véhicules par un prestataire de services situé dans une localité proche de la commune où elles exercent leurs activités habituelles, cette localité se situant cependant hors du territoire français.

Dans cette hypothèse, il conviendra de considérer que le critère des « équipements et installations techniques » mentionné au règlement (CE) n° 1071/2009 et constitutif de la condition d'établissement est respecté. S'il apparaissait toutefois qu'une entreprise faisait entretenir à titre habituel son parc de véhicules dans un Etat non voisin de la France ou dans un Etat voisin mais dans une région géographiquement éloignée du territoire français, le préfet de région serait alors fondé à considérer que le critère des « équipements et installations techniques » ne serait plus rempli, ce qui aurait pour effet de conclure à la non satisfaction de l'exigence d'établissement.

FICHE N° 3

**SANCTIONS ADMINISTRATIVES OU DECISIONS APPLICABLES AUX
ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER**

**I – SANCTIONS PRISES APRES AVIS DES COMMISSIONS REGIONALES DES
SANCTIONS ADMINISTRATIVES (CRSA)**

a) Retrait des titres administratifs de transport

b) Immobilisation des véhicules

c) Perte de l'honorabilité professionnelle

d) Interdiction de cabotage

II – DECISIONS PRISES SANS AVIS DES CRSA

Suspension et retrait des autorisations d'exercer la profession

FICHE N° 3-1 – a)

**LES SANCTIONS PRISES APRES AVIS DES COMMISSIONS REGIONALES DES
SANCTIONS ADMINISTRATIVES**

A) RETRAIT DES TITRES ADMINISTRATIFS DE TRANSPORT

A – REGLEMENTATION EUROPEENNE

Les articles 12 du règlement (CE) n° 1072/2009 et 22 du règlement (CE) n° 1073/2009 concernant les sanctions prévoient qu'en cas d'infraction grave à la législation communautaire commise ou constatée dans tout État membre, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis l'infraction prennent, pour y donner suite, des mesures appropriées pouvant comporter un avertissement si le droit national le prévoit. Cela peut conduire à l'imposition des sanctions administratives suivantes :

1 - Retrait temporaire ou définitif de tout ou partie des copies conformes de la licence communautaire ;

2 - Retrait temporaire ou définitif de la licence communautaire.

Ces sanctions tiennent compte de la gravité de l'infraction commise par le titulaire de la licence communautaire et du nombre total de copies conformes de licence dont il dispose pour le trafic international.

Les autorités compétentes veillent à ce que les sanctions prises à l'encontre du transporteur soient proportionnées à l'infraction ou aux infractions, en tenant compte de la sanction pénale éventuellement infligée pour la même infraction dans l'État membre sur le territoire duquel l'infraction a été constatée.

Les articles 16 du règlement (CE) n° 1072/2009 et 27 du règlement (CE) n° 1073/2009 prévoient que les sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives.

Pour le transport de marchandises, en cas d'infraction grave relative à toute utilisation abusive, de quelque nature que ce soit, des **attestations de conducteur**, les autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur qui a commis cette infraction prennent les sanctions appropriées, qui peuvent consister notamment à :

1 - Suspendre la délivrance des attestations de conducteur ;

2 - Retirer les attestations de conducteur ;

3 - Subordonner la délivrance des attestations de conducteur au respect de conditions supplémentaires, de manière à en prévenir toute utilisation abusive.

B – REGLEMENTATION FRANÇAISE

1 - Décrets n° 85-891 du 16 août 1985 (article 44-1) et n° 99-752 du 30 août 1999 (article 18)

Ces articles fixent notamment la procédure de retrait des titres administratifs de transport.

• Information du préfet de région

Le préfet de la région dans laquelle l'entreprise est établie est informé des infractions commises par celle-ci ou par ses dirigeants ou préposés :

1 - **En France**, par la réception de la copie des éléments constitutifs de la constatation de l'infraction aux réglementations relatives aux transports, aux conditions de travail et à la sécurité ;

2 - **Hors de France**, selon la procédure prévue aux **articles 11 du règlement (CE) n° 1072/2009 et 20 du règlement (CE) n° 1073/2009**.

• Avis au responsable

Préalablement au prononcé de l'avertissement (cf. infra), le préfet de région **avise le responsable de l'entreprise** défaillant des faits qui lui sont reprochés ainsi que de la sanction qu'il encourt et **l'informe de la possibilité de présenter ses observations**, écrites ou orales, dans un délai de quinze jours, le cas échéant assisté par un conseil ou représenté par un mandataire de son choix.

• Cas prévus pour l'avertissement

Le préfet de région peut adresser un **avertissement** au responsable de l'entreprise dans les cas suivants :

1 - **Pour les entreprises titulaires d'une licence de transport intérieur** et qui utilisent des véhicules n'excédant pas neuf places, conducteur compris, ou un poids maximum autorisé de 3,5 tonnes, lorsque l'infraction correspond à une **contravention de la 5e classe, ou au moins de la 3e classe en cas d'infractions répétées** ;

2 - **Pour les entreprises établies en France, titulaires d'une licence communautaire**, lorsque l'infraction correspond à l'une de celles prévues à **l'annexe IV du règlement (CE) n° 1071/2009**.

Lorsque l'avertissement est adressé à la suite d'une infraction constatée par des services de l'Etat autres que ceux placés sous l'autorité du ministre chargé des transports (par exemple les services du ministère chargé du travail pour une infraction à la réglementation sociale européenne), la DREAL en informe les services précités.

• *Nouvelles infractions de même nature*

Si l'entreprise commet de **nouvelles infractions de même nature**, le préfet de région **avise le responsable de l'entreprise** défaillant des faits qui lui sont reprochés ainsi que de la sanction qu'il encourt et l'informe de la possibilité de présenter ses observations, écrites ou orales, dans un délai de quinze jours.

Par **infraction de même nature**, il faut considérer un délit commis après un délit ou une contravention commise après une contravention, **quel que soit le type de délits ou de contraventions**, dès lors qu'ils figurent aux articles 6 du décret n°85-891 du 16 août 1985 ou 7 du décret n° 99-752 du 30 août 1999.

• *Retrait des titres administratifs de transport*

Le préfet de région peut prononcer, **à titre temporaire ou définitif, le retrait de tout ou partie des copies conformes de la licence** que l'entreprise détient ou de ses autres titres administratifs de transport.

La décision de retrait définitif ne peut intervenir qu'après une première décision de retrait temporaire de titres administratifs intervenue au cours des cinq années précédentes. Elle porte sur l'ensemble des titres de transport détenus par l'entreprise.

• *Procédure*

Les décisions de retrait sont prises **après avis de la commission régionale des sanctions administratives (CRSA)**.

La décision du préfet est **publiée** dans deux titres de la presse régionale et **affichée** dans les locaux de l'entreprise, aux frais de celle-ci.

2 – Arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux sanctions administratives et à l'honorabilité professionnelle

L'article 1^{er} de cet arrêté prévoit que le dossier de saisine de la CRSA comprend notamment un rapport établissant :

1 - La **liste des éléments constitutifs des constatations des infractions** relevées contre l'entreprise ;

2 - Les **éléments justifiant le prononcé envisagé des sanctions**, retrait temporaire ou définitif, de tout ou partie des titres administratifs de transport de l'entreprise ;

3 - **Leur caractère adapté** au regard du comportement de l'entreprise et **leur durée**.

Le préfet de région prononce le retrait des titres administratifs de transport **en motivant sa décision**.

Elle est notifiée à l'entreprise **en indiquant les délais et voies de recours gracieux et contentieux**. Elle est mentionnée au registre national des entreprises de transport routier. Copie en est transmise au président de la commission régionale des sanctions administratives.

C – APPLICATION DE LA PROCEDURE DE RETRAIT DES TITRES ADMINISTRATIFS DE TRANSPORT

1 – Procédure de sanctions administratives pour les entreprises établies en France

a) Choix des entreprises à sanctionner

La procédure de retrait des titres administratifs de transport doit être en priorité engagée contre les entreprises dont le fonctionnement et les pratiques récurrentes perturbent le secteur du transport routier, en raison d'infractions commises en matière de réglementation relatives au transport, aux conditions de travail et à la sécurité et qui, de ce fait, exercent une concurrence déloyale au détriment de celles qui sont respectueuses de ces réglementations. C'est, à titre d'exemple, le cas lorsque des infractions sont commises en matière de temps de conduite et de repos des conducteurs ou de poids et dimensions des véhicules.

En instaurant une procédure d'avertissement préalable à celle du retrait des titres administratifs de transport, la procédure prévue par le règlement (CE) n° 1071/2009 et les décrets précités doit permettre aux entreprises infractionnistes d'amender leur comportement et de mettre en place une organisation des transports respectueuse des réglementations. Dès lors, les entreprises convoquées par la CRSA sont celles qui n'ont pas tenu compte de l'avertissement et ont persévéré dans leur comportement frauduleux.

b) Identification et classement des infractions

Le tableau I, page 40, établit la liste des infractions pouvant permettre le retrait des copies conformes des entreprises titulaires d'une licence de transport intérieur et de certaines infractions pouvant permettre le retrait des copies conformes des entreprises titulaires d'une licence communautaire.

Les éléments de la réglementation qui n'ont pas été respectés (temps de conduite et de repos des conducteurs, carte de conducteur falsifiée, surcharge, par exemple), la gravité plus ou moins prononcée des infractions (délits, contraventions de la 5^o classe, contraventions des autres classes) et leur nombre sont pris en compte. Ces aspects sont importants pour déterminer le caractère adapté de la sanction, des contraventions répétées de la 4^o classe ne pouvant pas, par exemple, être appréciées de façon identique à celle des délits, notamment au regard de la réglementation sociale européenne.

c) Procédure

Un décret en préparation précisera la procédure d'instruction des dossiers par la CRSA.

Un guide méthodologique d'application de la procédure est également en préparation. Les services de l'Etat seront informés de sa diffusion.

2 – Cas des entreprises établies en France et qui ont commis des infractions dans un autre Etat membre de l'Union européenne

Le préfet de région indique au ministre chargé des transports, après avis de la CRSA, la sanction qui a été prise contre l'entreprise, ou, s'il décide de ne pas en donner, les raisons de sa décision. Le ministre chargé des transports transmet à l'autorité compétente de l'État membre où l'entreprise en cause a commis les infractions la nature de la décision prise, qu'elle ait abouti ou non à l'adoption de sanction.

FICHE N° 3-1 – b)

**LES SANCTIONS PRISES APRES AVIS DES COMMISSIONS REGIONALES DES
SANCTIONS ADMINISTRATIVES**

B) IMMOBILISATION DES VEHICULES

A – REGLEMENTATION EUROPEENNE

Néant.

B – REGLEMENTATION FRANÇAISE

1 - Décrets n° 85-891 du 16 août 1985 et n° 99-752 du 30 août 1999

Information du préfet de région (I des articles 44-1 du décret du 16 août 1985 précité et 18 du décret du 30 août 1999 précité)

Le préfet de la région dans laquelle l'entreprise est établie est informé des infractions aux réglementations des transports, des conditions de travail et de la sécurité commises par celle-ci ou par ses dirigeants ou préposés **en France uniquement**, par la réception de la copie des éléments constitutifs de la constatation de l'infraction aux réglementations relatives aux transports, aux conditions de travail ou à la sécurité .

Immobilisation des véhicules (IV des articles 44-1 du décret du 16 août 1985 précité et 18 du décret du 30 août 1999 précité)

Lorsque le préfet constate qu'a été relevée une infraction aux réglementations des transports, des conditions de travail et de la sécurité, de nature délictuelle, figurant parmi celles mentionnées au II des articles 6 du décret du 16 août 1985 et 7 du décret du 30 août 1999, commise après au moins une autre infraction de même nature, **il peut prononcer l'immobilisation d'un ou de plusieurs véhicules** de l'entreprise pour une durée de trois mois au plus, aux frais et risques de l'entreprise.

La décision du préfet précise le lieu de l'immobilisation, sa durée et les modalités du contrôle exercé par les agents de l'État.

Procédure (V des articles 44-1 du décret du 16 août 1985 précité et 18 du décret du 30 août 1999 précité)

Les décisions d'immobilisation sont prises **après avis de la commission régionale des sanctions administratives**.

La décision du préfet est **publiée** dans deux journaux régionaux et **affichée** dans les locaux de l'entreprise, aux frais de celles-ci.

2 – Arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux sanctions administratives et à l'honorabilité professionnelle

Champ d'application

Outre les entreprises de transport public routier, l'arrêté s'applique sur ce point aux entreprises dont le transport est accessoire à leur activité principale, c'est-à-dire aux **entreprises effectuant du transport routier de marchandises pour compte propre**.

Procédure

Concernant les entreprises de transport public routier, cette procédure peut être mise en oeuvre concomitamment à celle prévue pour le retrait des titres administratifs de transport.

Par infraction commise après une **infraction de même nature**, il faut considérer un délit commis après un délit ou une contravention commise après une contravention, **quel que soit le type de délits ou de contraventions**, dès lors qu'ils figurent aux articles 6 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 ou 7 du décret n° 99-752 du 30 août 1999.

L'article 2 de l'arrêté prévoit que le dossier de saisine de la commission régionale des sanctions administratives (CRSA) comprend notamment un rapport établissant :

1 - La **liste des éléments constitutifs des constatations des infractions** relevées contre l'entreprise ;

2 - Les **éléments motivant la sanction** d'immobilisation des véhicules ;

3 - **Leur caractère adapté** au regard du comportement de l'entreprise et **leur durée**.

Le préfet de région prononce l'immobilisation des véhicules **en motivant sa décision**. Elle est notifiée à l'entreprise **en indiquant les délais et voies de recours gracieux et contentieux**. Elle est mentionnée au registre national des entreprises de transport routier. Copie en est transmise au président de la CRSA.

C – APPLICATION DE LA PROCEDURE D'IMMOBILISATION DES VEHICULES

La procédure est identique à celle prévue pour le retrait des titres administratifs, à l'exception du cas des entreprises établies en France qui ont commis des infractions dans d'autres Etats membres de l'Union européenne.

En effet, cette procédure ne peut être mise en œuvre que par la constatation de contraventions ou de délits commis en France.

FICHE N° 3-1 – c)

**LES SANCTIONS PRISES APRES AVIS DES COMMISSIONS REGIONALES DES
SANCTIONS ADMINISTRATIVES**

C) PERTE DE L'HONORABILITE PROFESSIONNELLE

A – REGLEMENTATION EUROPEENNE

L'article 6 du règlement (CE) n° 1071/2009 prévoit que si le gestionnaire de transport ou l'entreprise de transport a fait l'objet d'une condamnation pénale grave ou qu'on lui a infligé une sanction pour une des infractions les plus graves aux réglementations communautaires visées à l'annexe IV de ce règlement, l'autorité compétente mène une procédure administrative comprenant, s'il y a lieu, un contrôle effectué dans les locaux de l'entreprise concernée.

La procédure détermine si la perte de l'honorabilité constituerait ou non une mesure disproportionnée. Si l'autorité compétente conclut qu'elle ne constituerait pas une mesure disproportionnée, la condamnation ou la sanction entraînent cette perte.

L'article 14 de ce règlement précise que lorsque le gestionnaire de transport perd son honorabilité professionnelle, l'autorité compétente le déclare inapte à gérer les activités de transport d'une entreprise.

L'article 22 de ce règlement précise que les sanctions doivent être effectives, proportionnées et dissuasives et appliquées sans discrimination en raison de la nationalité ou du lieu d'établissement de l'entreprise.

B – REGLEMENTATION FRANÇAISE

1 - Décrets n° 85-891 du 16 août 1985 et n° 99-752 du 30 août 1999

Le IV des articles 6 du décret du 16 août 1985 et 7 du décret du 30 août 1999 prévoient que les personnes physiques qui dirigent une entreprise de transport, ou sont gestionnaires de transport dans une entreprise inscrite au registre des transporteurs, ne satisfont pas à l'exigence d'honorabilité professionnelle lorsqu'elles font l'objet d'une décision motivée du préfet de région ayant prononcé la perte de cette honorabilité au vu des condamnations pour des infractions mentionnées à ces articles.

Les condamnations à prendre en compte pour engager la procédure de perte de l'honorabilité professionnelle sont celles qui sont mentionnées au II de ces articles.

Le VII des articles précités prévoit que lorsque le préfet de région est informé d'une condamnation pénale grave ou d'une sanction prononcées dans un ou plusieurs États membres de l'Union européenne autres que la France à l'encontre d'un gestionnaire de transport ou d'une entreprise en raison d'une ou plusieurs infractions mentionnées dans **l'annexe IV au règlement (CE) n° 1071/2009** ou dans la **liste des autres infractions graves aux règles communautaires** établie par la Commission européenne, il engage la procédure de sanction administrative.

Le préfet de région apprécie le caractère proportionné ou non de la perte de l'honorabilité au regard de l'exercice de la profession après avis de la commission régionale des sanctions administratives.

Il avise la personne concernée des faits qui lui sont reprochés et de la sanction qu'elle encourt. La personne visée doit être invitée à présenter ses observations écrites ou orales dans un délai de trois semaines. Elle a accès au dossier et peut se faire assister par un conseil ou représenter par un mandataire de son choix.

Il prend une décision de perte de l'honorabilité professionnelle en en fixant la durée, qui ne peut excéder deux ans lorsque la personne a été condamnée pour des contraventions ou cinq ans lorsqu'elle a été condamnée pour des délits.

2 – Arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux sanctions administratives et à l'honorabilité professionnelle

L'article 3 de cet arrêté prévoit que le dossier de saisine de la commission régionale des sanctions administratives comprend notamment un rapport établissant :

- 1 - La **liste des condamnations** prononcées contre l'entreprise ou la personne en cause ;
- 2 - Les **éléments justifiant le prononcé envisagé** de la perte de l'honorabilité professionnelle;
- 3 - Le **caractère proportionné** de la mesure et sa durée.

La commission examine les éléments qui lui sont fournis, entend les arguments de défense de l'entreprise ou de la personne et émet un **avis sur la perte de l'honorabilité professionnelle envisagée, son caractère proportionné et sa durée**. Le président de la commission transmet l'avis motivé de la commission au préfet de région dans les deux mois qui suivent la saisine de la commission.

Le préfet de région prononce la perte de l'honorabilité professionnelle de l'entreprise **en motivant sa décision**.

Celle-ci indique qu'elle **emporte temporairement déclaration d'inaptitude à gérer** les activités de transport, de déménagement ou de location de véhicules avec conducteur de toute entreprise de transport public routier. Elle précise le **début et la fin de cette inaptitude**.

Elle est notifiée à l'entreprise ou à la personne physique concernée en **indiquant les délais et voies de recours gracieux et contentieux**. Elle est mentionnée au registre national des entreprises de transport routier. Copie en est transmise au président de la commission régionale des sanctions administratives.

C – APPLICATION DE LA PROCEDURE DE PERTE DE L'HONORABILITE PROFESSIONNELLE

1 – Infractions à prendre en compte

L'article 2 du code civil prévoit que la loi ne dispose que pour l'avenir et qu'elle n'a pas d'effet rétroactif. Dès lors, **s'agissant des nouvelles infractions** introduites dans les décrets n° 85-891 du 16 août 1985 et n° 99-752 du 30 août 1999 par le décret n° 2011-2045 du 28 décembre 2011, publié au Journal officiel du 30 décembre 2011, **il convient de ne prendre en compte que les condamnations pour des faits commis à compter du 31 décembre 2011.**

Le tableau II, page 55, établit la liste des nouvelles infractions qui n'étaient pas mentionnées dans les décrets n° 85-891 et 99-752.

2 – Entreprise ou personne non encore inscrite ou mentionnée au registre des transporteurs au 30 décembre 2011

Le formulaire CERFA n° 14557 permet d'identifier le nom et les fonctions des personnes, responsables légaux de l'entreprise et gestionnaires de transport, qui doivent, outre l'entreprise, satisfaire à l'exigence d'honorabilité professionnelle et de s'assurer de leurs adresses successives pendant les cinq années précédentes (cas des personnes nouvellement établies en France, cf. VI des articles 6 du décret du 16 août 1985 et 7 du décret du 30 août 1999).

L'extrait du bulletin n° 2 de leur casier judiciaire est demandé lors de l'instruction de la demande d'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier présentée par l'entreprise.

Les années suivantes, la procédure de perte de l'honorabilité professionnelle pourra, le cas échéant, être engagée contre ces personnes.

3 – Entreprise ou personne déjà inscrite ou mentionnée au registre des transporteurs au 30 décembre 2011

L'entreprise étant déjà inscrite, ses références et celles des personnes en cause sont connues.

La personne qui était identifiée comme celle qui assurait, avant le 30 décembre 2011, la direction permanente et effective de l'activité de transport ou de location de l'entreprise, titulaire de la capacité professionnelle, est, depuis cette date, celle qui est considérée comme le gestionnaire de transport de l'entreprise (cf. l'article 6 de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux gestionnaires de transport dans les entreprises de transport routier). Dès lors, lorsqu'elle fait l'objet d'une décision de perte d'honorabilité professionnelle, il convient de lui indiquer que cette décision emporte temporairement déclaration d'incapacité à gérer les activités de transport, de déménagement ou de location de véhicules avec conducteur de toute entreprise de transport public routier.

Concernant les délits, l'extrait du bulletin n° 2 du casier judiciaire de l'entreprise ou de la personne est demandé au minimum tous les cinq ans.

Concernant les contraventions, celles dont les préfets de région ont eu connaissance, par tout moyen réglementaire en vigueur, sont versées au dossier. L'objectif des ministères concernés est d'améliorer la connaissance, par les préfets de région, des contraventions qui ont été infligées. Des études sont en cours à cette fin.

4 – Choix de l'entreprise ou de la personne contre laquelle la procédure de perte de l'honorabilité professionnelle est engagée

La décision de perte de l'honorabilité professionnelle est lourde de conséquences pour l'entreprise ou la personne physique concernée. Il convient donc de sélectionner soigneusement les cas et de n'engager la procédure que lorsqu'il est nécessaire d'examiner le retrait d'une entreprise du marché du transport routier ou la faculté d'interdire à une personne d'exercer des fonctions de responsabilité dans une entreprise de transport routier.

Le dossier de sanction doit être solidement étayé. Il doit démontrer que la perte de l'honorabilité professionnelle n'est pas une mesure disproportionnée.

Lorsque plusieurs délits ont été commis, leur caractère systématique doit être démontré. C'est le cas lorsque l'entreprise ou la personne physique concernée ont organisé leur activité sur la base du non respect récurrent des réglementations relatives au transport.

Concernant les contraventions relatives à certaines infractions (surcharge d'un véhicule, par exemple), elles sont prises en compte dans les décrets n° 85-891 du 16 août 1985 et n° 99-752 du 30 août 1999, en application du règlement (CE) n° 1071/2009 qui a qualifié, sous certaines conditions, les infractions en cause en infractions graves. Elles le sont donc au sens du règlement européen, même si la France n'a prévu, pour les réprimer, que des contraventions.

De ce fait, il convient de démontrer, pour ces contraventions commises, que même si chacune d'elles n'est pas considérée comme grave au sens que lui donne le droit pénal français, leur accumulation leur confère néanmoins un caractère grave. Là encore, le caractère récurrent des infractions commises par l'entreprise ou la personne physique concernée, par exemple aux réglementations relatives aux surcharges et au contrôle technique des véhicules, doit être démontré.

5 – Procédure de sanction

Le préfet de région prépare la décision de sanction en dressant la liste des infractions commises et en fixant sa durée. Il motive cette décision au regard des faits reprochés et du contexte dans lequel ils ont été commis, notamment au regard de la situation économique et sociale de l'entreprise, l'organisation de son activité et son comportement quant au respect ou non des réglementations relatives au transport routier.

FICHE N° 3-1 – d)

LES SANCTIONS PRISES APRES AVIS DES COMMISSIONS REGIONALES DES SANCTIONS ADMINISTRATIVES

D) INTERDICTION DE CABOTAGE

A – REGLEMENTATION EUROPEENNE

Les articles 13 du règlement (CE) n° 1072/2009 et 23 du règlement (CE) n° 1073/2009 concernant les sanctions infligées par l'État membre d'accueil en cas d'infraction prévoient que lorsque les autorités compétentes d'un État membre ont connaissance d'une infraction grave à ces règlements ou à la législation communautaire imputable à un transporteur non résident, l'État membre d'accueil transmet aux autorités compétentes de l'État membre d'établissement du transporteur des informations relatives à l'infraction, sa gravité et les sanctions prises. L'État membre d'accueil peut demander aux autorités compétentes de l'État membre d'établissement de prendre des sanctions administratives.

D'autre part, l'État membre d'accueil peut prendre des sanctions contre le transporteur non résident qui a commis sur son territoire de telles infractions à l'occasion d'un transport de cabotage. Ces sanctions peuvent consister en un avertissement ou, en cas d'infraction grave, en une interdiction temporaire des transports de cabotage sur le territoire de l'État membre d'accueil.

Les États membres garantissent que les transporteurs ont un droit de recours contre toute sanction administrative dont ils feraient l'objet.

B – REGLEMENTATION FRANÇAISE

1 - Décrets des 16 août 1985 et 30 août 1999

Les articles 44-2 du décret du 16 août 1985 et 18-1 du décret du 30 août 1999 prévoient qu'en application de l'article L. 3452-5-1 du code des transports, de l'article 13 du règlement (CE) n° 1072/2009, pour le transport de marchandises et de l'article 23 du règlement (CE) n° 1073/2009, pour le transport de personnes, un transporteur non résident qui a commis en France, à l'occasion d'un transport de cabotage, une infraction grave à ces règlements ou à la législation communautaire, peut faire l'objet d'une interdiction de réaliser des transports de cabotage sur le territoire national.

Le préfet de région qui prononce l'interdiction est celui de la région dans laquelle l'infraction a été relevée. La durée de cette interdiction ne peut excéder un an. La décision du préfet de région est prise après avis de la commission régionale des sanctions administratives (CRSA).

Une entreprise ne peut faire l'objet que d'une seule interdiction en même temps valable pour toute la France.

2 – Arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux sanctions administratives et à l'honorabilité professionnelle

L'article 4 de cet arrêté prévoit que le dossier de saisine de la CRSA comprend notamment un rapport établissant :

- 1 - Un rapport établissant la **liste des infractions relevées** contre l'entreprise;
- 2 - Les **éléments justifiant le prononcé envisagé** de l'interdiction de cabotage ;
- 3 - Son **caractère adapté** au regard du comportement de l'entreprise et **sa durée**.

La CRSA examine les éléments qui lui sont fournis, entend les arguments de défense de l'entreprise et émet un avis sur l'interdiction de cabotage envisagée, son caractère adapté et sa durée. Le président de la commission transmet l'avis motivé de la commission au préfet de région dans les deux mois qui suivent la saisine de la commission.

Le préfet de région prononce l'interdiction de cabotage **en motivant sa décision**.

Elle est **transmise, par voie électronique, à l'ensemble des préfets de région**.

Chaque préfet de région est chargé, en ce qui le concerne, de l'application de la décision d'un préfet de région prononçant l'interdiction de cabotage en France d'une entreprise non résidente.

Elle est notifiée à l'entreprise ou à la personne en indiquant **les délais et voies de recours gracieux et contentieux**. Elle est mentionnée au registre national des entreprises de transport routier. Copie en est transmise au président de la CRSA.

C – APPLICATION DE LA PROCEDURE D'INTERDICTION DE CABOTAGE

1 - Mise en œuvre de la procédure d'interdiction de cabotage

La procédure de sanctions administratives prévoit qu'un préfet de région peut décider de sanctionner une entreprise non résidente, immatriculée dans un Etat soumis aux dispositions des règlements (CE) n° 1072/2009 et 1073/2009, qui effectue en France du cabotage en ayant un comportement infractionniste.

La procédure d'interdiction de cabotage peut ainsi être mise en œuvre lorsque :

a) L'entreprise non résidente effectue irrégulièrement des opérations de cabotage, en ne respectant pas les conditions d'exécution et les limites de cabotage en nombre et en temps prévues :

- pour le transport de personnes, par les articles 15 à 17 du règlement (CE) n° 1073/2009 (conditions d'exécution) et l'article L. 3421-1 du code des transports (limites) ;

- pour le transport de marchandises, par les articles 8 et 9 du règlement (CE) n° 1072/2009 et L. 3421-3 à L. 3421-6 du code des transports (pour ces deux textes : conditions d'exécution et limites).

b) L'entreprise a commis des infractions à la législation française ou communautaire dans le domaine des transports routiers, y compris celles concernant le cabotage (cf. les articles précités des règlements). Ces infractions peuvent être des délits et des contraventions.

2 – Choix des entreprises

Il convient de sélectionner soigneusement les cas et d'engager la procédure d'interdiction de cabotage lorsqu'il est nécessaire d'examiner le retrait d'une entreprise non résidente du marché français du transport routier, du fait du préjudice qu'elle lui cause par son comportement infractionniste.

Le dossier de sanction doit, en outre, démontrer que l'interdiction de cabotage n'est pas disproportionnée, c'est-à-dire qu'elle correspond à la gravité des faits reprochés à l'entreprise.

Lorsque plusieurs délits ont été commis, leur caractère récurrent doit être démontré. C'est le cas lorsque l'entreprise organise son activité sur la base du non respect systématique des réglementations relatives au transport.

3 – Élaboration du dossier de sanctions

Le dossier de sanctions ne se limite pas à la mention des infractions commises dans la région de ressort du préfet de région ayant initié la procédure d'interdiction de cabotage. La liste des infractions relevées comprend les infractions commises sur l'ensemble du territoire national.

A cette fin, la DREAL qui a pris en charge la procédure d'interdiction de cabotage demande à l'ensemble des autres DREAL, par voie électronique, de lui transmettre une copie des éléments constitutifs de la constatation des infractions qui ont été relevées, en leur indiquant, à cette occasion, qu'elle prend en charge cette procédure.

Le bureau chargé de l'organisation et de l'animation du contrôle des transports routiers (TR4) de la sous-direction des transports routiers (direction des services de transports) est aussi informé de cette prise en charge.

4 – Procédure de sanctions

Le préfet de région prépare la décision de sanction en dressant la liste des infractions commises en France par l'entreprise non résidente qui y effectue des transports de cabotage, en motivant la sanction envisagée et en fixant sa durée.

5 – Information des préfets de région

Comme le prévoit le III de l'article 6 de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux sanctions administratives applicables aux entreprises de transport routier et à l'honorabilité professionnelle dans le secteur du transport routier, la décision de sanctions du préfet de région est transmise, par voie électronique, à l'ensemble des préfets de région (DREAL).

Le bureau TR4 de la sous-direction des transports routiers (direction des services de transports) est aussi informé de la décision d'interdiction de cabotage.

6 – Cas de l'avertissement

L'avertissement est prévu au paragraphe 2 des articles 13 du règlement (CE) n° 1072/2009 et 23 du règlement (CE) n° 1073/2009. Il ne consiste pas en une interdiction de cabotage.

Lorsque les infractions commises par l'entreprise ne présentent pas le degré de gravité requis au sens du b du paragraphe 1 de l'article 6 et de l'annexe IV du règlement (CE) n° 1071/2009, le préfet de la région où elles ont été constatées adresse un avertissement à l'entreprise.

Ce cas se produit lorsque, par exemple, les infractions à la réglementation des temps de conduite et de repos des conducteurs, aux poids et dimensions et au contrôle technique des véhicules, sont en deçà des seuils fixés par l'annexe IV du règlement (CE) n° 1071/2009 précité.

Une copie de l'avertissement est transmise, par voie électronique, à l'ensemble des services chargés des transports routiers des DREAL ainsi qu'au bureau TR4 de la sous-direction des transports routiers (direction des services de transports).

7 – Cas où la procédure d'interdiction de cabotage n'a pas lieu d'être mise en œuvre (cabotage illégal)

La procédure administrative pouvant aboutir à l'interdiction de cabotage n'est pas engagée lorsque l'entreprise non résidente n'a pas légalement le droit d'effectuer en France des opérations de cabotage, que ce soit du fait que l'État où elle est établie n'est pas assujéti aux dispositions des règlements (CE) 1072/2009 et 1073/2009 ou du fait qu'elle est établie dans un État membre dont les entreprises ressortissantes ne sont pas autorisées à caboter dans les autres États membres.

Dans le cas où l'entreprise effectue illégalement du cabotage en France, le 5° de l'article L. 3452-6 du code des transports institue une sanction de nature pénale et prévoit que, outre la condamnation à des peines d'emprisonnement ou d'amende, le tribunal peut prononcer la peine complémentaire d'interdiction d'effectuer des opérations de transport sur le territoire national pendant une durée d'un an au plus.

FICHE N° 3-2

LES DECISIONS PRISES SANS AVIS DES COMMISSIONS REGIONALES DES SANCTIONS ADMINISTRATIVES

SUSPENSION OU RETRAIT DE L'AUTORISATION D'EXERCER LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR

A – REGLEMENTATION EUROPEENNE

1) Procédure de suspension et de retrait de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur

L'article 13 du règlement (CE) n° 1071/2009 prévoit que lorsqu'une autorité compétente constate qu'une entreprise risque de ne plus remplir l'une des exigences concernant l'accès à la profession, elle en informe ladite entreprise. Lorsqu'une autorité compétente constate qu'une ou plusieurs de ces exigences ne sont plus remplies, elle peut accorder des délais à l'entreprise pour lui permettre de régulariser sa situation. Ces délais ont été repris dans les décrets modifiés n° 85-891 du 16 août 1985 (article 11) et n° 99-752 du 30 août 1999 (article 9-5).

Si l'autorité compétente constate que l'entreprise ne satisfait plus à une ou plusieurs de ces exigences, elle suspend ou retire, dans les délais prévus, l'autorisation d'exercer la profession de transporteur par route.

2) Décisions des autorités compétentes et recours

L'article 15 du règlement prévoit que les États membres indiquent les motifs qui fondent la suspension ou le retrait d'une autorisation d'exercer la profession et précisent les mesures de réhabilitation applicables en cas de suspension.

B – REGLEMENTATION FRANÇAISE

1) Retrait de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier sans procédure administrative

Les articles 10-1 du décret du 16 août 1985 et 9-4 du 30 août 1999 prévoient trois cas de retrait de droit de l'autorisation d'exercer la profession et de radiation du registre : cessation de l'activité de transport ; disparition de son établissement ; fait de ne plus disposer depuis au moins un an de copies conformes de licence valide.

2) Retrait de l'autorisation d'exercer la profession de transporteur routier avec procédure administrative

Cette procédure est définie aux **articles 11 du décret du 16 août 1985 et 9-5 du décret du 30 août 1999.**

Ces articles prévoient que lorsqu'une entreprise ne remplit plus l'une des exigences d'accès à la profession, le préfet de région avise le responsable de l'entreprise de l'exigence à laquelle il n'est plus satisfait et des mesures pouvant être prises en conséquence et le met en demeure de régulariser sa situation dans le délai maximum spécifique à l'exigence.

I – Délai commun, hors capacité financière

- 1 – neuf mois en cas de décès ou d'incapacité physique du gestionnaire de transport ;
- 2 - six mois en cas de perte d'honorabilité du gestionnaire de transport ou du responsable légal ou lorsque le gestionnaire de transport ne peut se prévaloir de sa capacité professionnelle en raison d'une déclaration d'inaptitude prononcée à son encontre ;
- 3 - six mois pour régulariser la situation au regard de l'exigence d'établissement ;
- 4 - six mois pour démontrer que l'entreprise sera en mesure de satisfaire à nouveau la condition de capacité financière.

Lorsque le responsable de l'entreprise ne s'est pas conformé à la mise en demeure, le préfet de région peut suspendre, pour une durée maximum de six mois, l'autorisation d'exercer la profession. A l'issue de ce délai, si l'entreprise ne satisfait toujours pas à l'exigence, le préfet de région lui retire l'autorisation d'exercer la profession.

II – Délai spécifique à la capacité financière

- 1 - lorsque le responsable de l'entreprise fournit des éléments relatifs à l'évolution de la situation financière de l'entreprise, le préfet de région se prononce sur le caractère adapté de ces éléments. Il peut :
 - ajuster le nombre de copies conformes détenues par l'entreprise ;
 - ou retirer l'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier si les éléments ne démontrent pas que l'entreprise pourra à nouveau satisfaire à l'exigence de capacité financière.
- 2 - lorsque le responsable de l'entreprise ne fournit aucun élément, le préfet de région procède au retrait de l'autorisation d'exercer la profession.

III – Conséquences de la suspension de l'autorisation d'exercer

Cette décision entraîne le retrait temporaire de la licence communautaire ou de la licence de transport intérieur et des copies conformes correspondantes. L'entreprise doit les restituer dans les quinze jours, sous peine de retrait de l'autorisation d'exercer la profession et de radiation du registre des transporteurs.

Lorsque l'entreprise satisfait à nouveau aux exigences d'accès à la profession, le préfet de région rapporte la décision de suspension de l'autorisation d'exercer la profession et restitue à l'entreprise sa licence et un nombre de copies conformes correspondant au montant de sa capacité financière.

La décision de retrait de l'autorisation d'exercer la profession entraîne la radiation de l'entreprise du registre des transporteurs ainsi que le retrait des licences et des copies conformes.

Il n'existe pas d'arrêté d'application pour ce dispositif.

C – APPLICATION DE LA PROCEDURE DE SUSPENSION ET DE RETRAIT DE L'AUTORISATION D'EXERCER LA PROFESSION DE TRANSPORTEUR

La suspension ou le retrait de l'autorisation d'exercer la profession ne constitue pas une sanction administrative mais une mesure de police administrative. Les entreprises ne passent donc pas devant la CRSA.

La décision :

1 – indique que la suspension de l'autorisation d'exercer la profession entraîne le retrait temporaire de la licence et de ses copies conformes.

2 - indique que le retrait de l'autorisation d'exercer la profession entraîne la radiation de l'entreprise du registre électronique national des entreprises de transport par route ainsi que le retrait de la licence et de ses copies conformes. Un délai est fixé à l'entreprise pour restituer ses titres au service déconcentré de l'Etat qui les lui a délivrés ;

3 - rappelle les sanctions pénales encourues en cas d'exercice illégal de la profession : en application de l'article L. 3452-6 du code des transports, est puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende le fait d'exercer une activité de transporteur public routier, de déménageur, de loueur de véhicules industriels avec conducteur alors que l'entreprise n'y a pas été autorisée, ainsi que le fait d'utiliser une autorisation, une licence ou une copie conforme alors que ce titre a été suspendu ;

4 - est transmise par lettre recommandée avec accusé de réception, rappelle à l'entreprise ses droits - recours gracieux auprès du préfet de région, recours hiérarchique auprès du ministre chargé des transports ou recours contentieux auprès du tribunal administratif - et indique les coordonnées du tribunal administratif compétent ainsi que le délai de recours contentieux.

TABLEAU I
LISTE DES INFRACTIONS

Articles	Infractions	Peines encourues	Infractions pouvant entraîner le retrait des titres administratifs de transport des entreprises titulaires d'une licence communautaire
	<p>I – Infractions pouvant entraîner la perte de l'honorabilité professionnelle</p> <p>II – Infractions aux réglementations relatives aux transports, aux conditions de travail et à la sécurité pouvant entraîner le retrait des copies conformes des entreprises titulaires d'une licence de transport intérieur ou l'immobilisation des véhicules de l'ensemble des entreprises (indiquées par « Retrait/immobilisation »)</p> <p>III - Certaines infractions pouvant entraîner le retrait des copies conformes des entreprises titulaires d'une licence communautaire (voir colonne de droite)</p>		<p>(correspondance entre l'annexe IV du règlement 1071/2009 et les décrets n° 85-891 et 99-752)</p>
Articles du code pénal			
221-6-1	<p>Atteintes involontaires à la vie par comportement du conducteur (imprudence, maladresse..) qui a conduit à un homicide involontaire. Peine aggravée par violation d'une obligation de sécurité. état d'ivresse. usage de</p>	<p>5 ans d'emprisonnement et 75000 euros d'amende</p> <p>7 ans d'emprisonnement et 100</p>	<p>Non</p>

	stupéfiant, conduite sans permis, excès de vitesse, délit de fuite Retrait/immobilisation	000 euros d'amende	
222-19-1	Atteintes involontaires à l'intégrité de la personne ayant entraîné ITT >3 mois par maladie, imprudence.. aggravées par violation d'une obligation de sécurité , conduite en état d'ivresse, avec usage de stupéfiants, conduite sans permis, excès de vitesse, délit de fuite Retrait/immobilisation	3 ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende 5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende	Non
222-20-1	Incapacité totale de travail d'une durée inférieure ou égale à 3 mois commise par la négligence, manquement à obligation législative ou réglementaire. Les peines sont aggravées si le conducteur a manifestement violé une obligation, conduite en état d'ivresse, sous l'usage de stupéfiants ou sans permis Retrait/immobilisation	2 ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende 3 ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende	Non
222-34 à 222-42	Diriger ou organiser la production, fabrication, importation, exportation, transport, détention, offre, cession, acquisition ou emploi illicites de stupéfiants	Réclusion criminelle à perpétuité et 750 000 euros d'amende. Les peines varient et peuvent être limitées à 5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende	Non
223-1	Exposer autrui à un risque de mort ou de blessures par la violation d'une obligation de sécurité ou de prudence Retrait/immobilisation	1 an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende	Non

225-4-1 à 225-4-7	Proxénétisme, agression, exploitation de la mendicité, conditions de travail ou d'hébergement indignes. La peine est aggravée lorsque l'infraction porte sur des mineurs, contraintes, menaces, tortures	7 ans d'emprisonnement et 150 000 euros d'amende portée à 10 ans d'emprisonnement et 1 500 000 euros d'amende et va jusqu'à réclusion criminelle à perpétuité et 4 500 000 euros d'amende	Non
314-1 à 314-4	Détournement au préjudice d'autrui des fonds, des fonds des valeurs . Les peines infligées sont augmentées pour tenir compte de la personne qui réalise ces opérations et de la vulnérabilité de celle qui en a le préjudice	3 ans d'emprisonnement et 375 000 euros d'amende qui peuvent aller jusqu'à 10 ans d'emprisonnement et 1 500 000 euros d'amende	Non
314-7	Débiteur qui organise ou aggrave son insolvabilité	3 ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende	Non
321-6 à 321-8	Ne pas pouvoir justifier de ressources correspondant à son train de vie, ou de l'origine d'un bien détenu, réalisation de crimes ou délits	les peines varient de 6 mois d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende à 10 ans d'emprisonnement et 300 000 euros d'amende	Non
321-9 à 321-12	Peines complémentaires applicables aux personnes physiques et responsabilité des personnes morales	interdiction des droits civiques, fermetures des établissements, interdiction d'émettre des chèques	Non
521-1	Séances graves ou actes de cruauté envers les animaux Retrait/immobilisation (transport d'animaux vivants)	2 ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende	Non
Articles du code de commerce			

L 654-4 à L 654-7	Banqueroute	5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende peine qui peut être portée à 7 ans d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende et complétée par des peines complémentaires (interdiction de droits civiques, civils, émission de chèques etc)	Non
L 654-8 à L 654-15	Violation des dispositions de l'article L 654-1, violation de dispositions pendant un plan de redressement ou de sauvegarde, dissimulation, recel, atteintes aux intérêts de créanciers ou débiteurs.	2 ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende qui peut être porté à 2 ans d'emprisonnement et 375 000 euros d'amende	Non
Articles du code de travail			
L 5224-1	Méconnaissances des dispositions de l'article L5221-4 (interdiction pour une entreprise de travail temporaire de mettre des travailleurs étrangers à disposition si prestation de service hors de France)	3000 euros d'amende + peines complémentaires	Non
L 5224-2	Méconnaissance des dispositions de l'article L 5222-1 (interdiction de percevoir des fonds pour l'introduction d'un travailleur étranger)	3 ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende + peines complémentaires	Non
L 5224-3	Infractions à l'article L5224-2 par un étranger (méconnaissance des dispositions de l'article L 5222-1)	10 ans au plus d'interdiction du territoire	Non
L 5224-4	Méconnaissance des dispositions de l'article L 5222-2 (interdiction pour un employeur de se faire	2 ans d'emprisonnement et 3000 euros d'amende	Non

	rembourser la redevance à OFII ou les frais de voyage du travailleur étranger)			
L 8114-1	Obstacle au contrôle d'un inspecteur ou contrôleur du travail Retrait/immobilisation	1 an d'emprisonnement et 3750 euros d'amende	Non	
L 8224-1	Méconnaissance des interdictions de l'article L 8221 -1 (travail dissimulé, publicité pour favoriser le travail dissimulé, recours au travail dissimulé)	3 ans d'emprisonnement et 45 000 euros d'amende	Non	
L 8224-2	Recours au travail d'un mineur en méconnaissances des interdictions de l'article L 8221-1	5 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende	Non	
L 8224-3	Les personnes physiques qui sont coupables des infractions prévues aux articles L8224-1 et L8224-2 encourrent des peines complémentaires des peines complémentaires peuvent être infligées	Interdiction d'exercer une profession publique ou commerciale ou industrielle interdiction de droits civiques , civils etc	Non	
L 8224-4	Étranger coupable des infractions prévues aux articles L8224-1 et L8224-2	Interdiction du territoire pour une durée de 5 ans	Non	
L 8824-5	Personne morale pénalement responsable des infractions des dispositions des articles L8224-1 et L8224-2	Amende de l'article 131-38 du code pénal, de peines de l'article 131-39 de ce code et interdiction d'exercer l'activité dans laquelle l'infraction a été commise	Non	
L 8224-6	Diffusion d'informations mensongères relatives à son identification	amende de 7500 euros	Non	
L 8234-1 et L 8234 -2	Délit de marchandage	2 ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende + interdiction de	Non	

			<p>sous-traiter de la main d'œuvre</p> <p>Si une personne morale est reconnue pénalement responsable du délit de marchandage elle encourt d'autres peines</p>	
L 8243-1 et L 8243-2	Prêt illicite de main d'œuvre		2 ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende + peines complémentaires une personne morale reconnue pénalement responsable encourt des peines complémentaires	Non
L 8256 -1 à L8256-8	Emplois d'étrangers sans titre de travail		Selon la gravité de la faute 1 an d'emprisonnement et 3000 euros d'amende à 10 ans d'emprisonnement et 100 000 euros d'amende + peines complémentaires	Non
Articles du code de la route				
L 221-2	Conduite d'un véhicule sans être titulaire du permis correspondant à la catégorie du véhicule Retrait/immobilisation		1 an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende	Oui Cf. annexe IV point 5 : Transport de passagers ou de marchandises sans permis de conduire valable ou effectué par une entreprise qui n'est pas titulaire d'une licence communautaire en bonne et due forme.

L 223-5	Retrait de la totalité des points implique la remise du permis et perte du droit de conduire Retrait/immobilisation	Si refus 2 ans d'emprisonnement et 4500 euros d'amende + peines complémentaires possibles	Idem
L 224-16 à L224-18	Conduite d'un véhicule à moteur malgré interdiction Refus de restitution du permis Fausse déclaration pour tenter d'obtenir ou obtenir un permis Retrait/immobilisation	2 ans d'emprisonnement de 4500 euros d'amende+peines complémentaires 2 ans d'emprisonnement et 4500 euros d'amende 2 ans d'emprisonnement et 4500 euros d'amende	Idem
L 231-1	Fuite après avoir causé ou occasionné un accident Retrait/immobilisation	2 ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende	Non
L 233-1	Refus d'obtempérer à une sommation de s'arrêter Retrait/immobilisation	3 mois d'emprisonnement et 3570 euros d'amende + peines complémentaires	Non
L 233 -2	Refus de se soumettre à des vérifications sur le véhicule ou sa personne Retrait/immobilisation	3 mois d'emprisonnement et 3570 euros d'amende	Non
L 234-1	Conduite sous l'empire d'un état alcoolique Retrait/immobilisation	2 ans d'emprisonnement et 4500 euros d'amende	Non
L 234-8	Refus de se soumettre aux vérifications Retrait/immobilisation	2 ans d'emprisonnement et 4500 euros d'amende	Non
L 235-1	Conduite sous l'emprise de stupéfiants Retrait/immobilisation	2 ans d'emprisonnement et 4500 euros d'amende les peines peuvent être majorées	Non

			si empire alcoolique 3 ans d'emprisonnement et 9000 euros d'amende + peines complémentaires possibles	
L 235-3	Refus de se soumettre aux vérifications Retrait/immobilisation		2 ans d'emprisonnement et 4500 euros d'amende + peines complémentaires	Non
L 317-1	Non respect de la limitation de vitesse par construction Retrait/immobilisation		1 an d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende + peine complémentaire	Oui Cf. Annexe IV point 2 : Absence de tachygraphe et/ou de limiteur de vitesse encastré ou utilisation d'un dispositif frauduleux susceptible de modifier les enregistrements du tachygraphe et/ou du limiteur de vitesse ou falsification des feuilles d'enregistrement ou des données téléchargées du tachygraphe et/ou de la carte à mémoire du conducteur.
L 317-2	Fausse plaque d'immatriculation, faux nom, faux domicile Retrait/immobilisation		5 ans d'emprisonnement et 3750 euros d'amende	Non
L 317-3	Circulation d'un véhicule avec des fausses plaques ou faux domicile Retrait/immobilisation		5 ans d'emprisonnement et 3750 euros d'amende	Non
L 317-4	Mise en circulation d'un véhicule avec plaque ou inscription qui ne correspondent pas au véhicule ou à l'utilisateur		5 ans d'emprisonnement et 3750 euros d'amende	Non

	Retrait/immobilisation			
L 325-3-1	Obstacle à l'immobilisation du véhicule ou à sa mise en fourrière Retrait/immobilisation	3 mois d'emprisonnement et 3750 euros d'amende + peines complémentaires	Non	
L 412-1	Entrave à la circulation Retrait/immobilisation	2 ans d'emprisonnement et 4500 euros d'amende	Non	
L 413-1	Dépassement de 50 km/h de la vitesse maximale autorisée et récidive Retrait/immobilisation	3 mois d'emprisonnement et 3750 euros d'amende + peine complémentaire possible	Non	
Articles du code des transports				
L 1252-5 à L 1252-7 (voir aussi le 5° du I de l'article L. 541-46 du code de l'environnement)	Transport de matières dangereuses dont le transport n'est pas autorisé, utilisation de matériels qui n'ont pas satisfait aux visites techniques, absence de signalement... Absence de désignation d'un conseiller à la sécurité Infractions sus visées commises par un responsable ou un commettant Retrait/immobilisation	1 an d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende Idem Idem	Oui	Cf. Annexe IV point 4 : Transport de marchandises dangereuses interdites au transport ou transportées avec un moyen de confinement interdit ou non approuvé ou sans qu'il ne soit précisé sur le véhicule qu'il transporte des marchandises dangereuses, ce qui représente un danger pour les vies humaines et l'environnement dans une mesure telle que cela doit donner lieu à une décision d'immobilisation du véhicule.
Articles L 3242-2 à L 3242-5				

(ne concernent pas le transport de voyageurs)			
L 3242-2	Pratique de prix bas	90 000 euros d'amende	Non
L 3242-3	Non respect par le cocontractant des clauses de révision du prix du contrat (carburant, taxes)	15 000 euros d'amende	Non
L 3242-4	Non respect par le donneur d'ordre de la rémunération du contrat de transport	90 000 euros d'amende	Non
L 3242-5	Refus de communiquer aux agents chargés du contrôle les contrats		Non
L 3315-4 à L 3315-6	Falsification, détérioration, absence d'installation des dispositifs destinés au contrôle Carte de conducteur non conforme ou n'appartenant pas au conducteur Est passible des mêmes peines une personne chargée de direction ou de l'administration et qui a contrevenu aux dispositions du code du travail Retrait/immobilisation	1 an d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende 6 mois d'emprisonnement et 3750 euros d'amende	Oui Cf. Annexe IV point 6 : Conducteur utilisant une carte de conducteur falsifiée ou une carte dont il n'est pas le titulaire ou qui a été obtenue sur la base de fausses déclarations et/ou de documents falsifiés.
L 3452-6	Exercice de l'activité de transporteur sans autorisation Utilisation d'une autorisation d'exercer ou d'un titre périmé ou suspendu	1 an d'emprisonnement et 15 000 euros d'amende	Non

	Refus d'exécuter une sanction administrative Mise en circulation d'un véhicule pendant l'immobilisation administrative Retrait/immobilisation			
L 3452-7	entreprise non résidente qui effectue un transport de cabotage Réalisation de cabotage sans respect des conditions	15 000 euros d'amende	Non	
L 3452-9	Faux renseignements pour les conditions d'inscription au registre ou la délivrance de titres administratifs Retrait/immobilisation	2 ans d'emprisonnement et 30 000 euros d'amende	Non	
L 3452-10	Refus de présenter les documents de communiquer les renseignements ou de laisser effectuer les contrôles Retrait/immobilisation	6 mois d'emprisonnement et 3750 euros d'amende	Non	
Article du code de l'environnement L 541-46-5° (voir aussi les articles L 1252-5 à L 1252-7 du code des transports)	Transport ou courtage ou négoce de déchets Retrait/immobilisation	2 ans d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende	Oui	Cf. Annexe IV point 4 : Transport de marchandises dangereuses interdites au transport ou transportées avec un moyen de confinement interdit ou non approuvé ou sans qu'il ne soit précisé sur le véhicule qu'il transporte des marchandises dangereuses, ce qui représente un danger pour les vies humaines et l'environnement dans une mesure telle que cela doit donner lieu à une décision d'immobilisation du véhicule.

<p>Articles 6-II-3 (décret n° 85-891 TRV) et 7-II-3 (décret n° 99-752 TRM) (...) soit au moins deux amendes pour les contraventions suivantes :</p>			
<p>Articles du code de la route</p>			
<p>R 323-1</p>	<p>Mise ou maintien en circulation d'un véhicule sans avoir satisfait aux obligations de contrôle technique Retrait/immobilisation</p>	<p>Amende des contraventions de la quatrième classe. L'immobilisation et la mise en fourrière si les réparations ne sont pas réalisées</p>	<p>Oui Cf. Annexe IV point 3 : Conduite sans certificat de contrôle technique valable lorsque ce document est requis en vertu du droit communautaire et/ou conduite avec une défektivité très grave, entre autres, du système de freinage, du système de direction, des roues/pneus, de la suspension ou du châssis qui présenterait un risque immédiat pour la sécurité routière tel qu'il doit donner</p>

				lieu à une décision d'immobilisation du véhicule.
R 312-2	Circulation d'un véhicule dont poids réel supérieur au PTAC, ou chargé réelle par essieu >PMA autorisé par essieu, ou PTR réel >au PTR Retrait/immobilisation	Amende pour les contraventions de 4ème classe. Si dépassement >20% des limites réglementaires l'amende est celle des contraventions de 5ème classe. Si récidive contravention réprimée conformément à l'article 132-11 du code pénal si dépassement de plus de 5% du poids autorisé immobilisation possible	Oui Cf. Annexe IV point 7 : Transport de marchandises excédant la masse maximale en charge autorisée de 20 % ou plus pour les véhicules dont le poids en charge autorisé est supérieur à 12 tonnes et de 25 % ou plus pour les véhicules dont le poids en charge autorisé est inférieur à 12 tonnes.	
R 312-3	Fixe les limites réglementaires du poids réels des remorques Retrait/immobilisation	Lorsque les dépassements excèdent les limites réglementaires l'amende est celle de la 4ème classe, si le dépassement est de plus de 20%, l'amende est celle prévue pour la 5ème classe. Si récidive article 132-11 du code pénal Si dépassement de plus de 5 % du poids autorisé l'immobilisation est possible	Idem	
R 312-4	Fixe les limites réglementaires du poids total autorisé en charge d'un véhicule selon le nombre d'essieux, s'il s'agit d'un véhicule articulé, train double etc. le poids total roulant autorisé	Les infractions sont punies par les amendes de la 4ème classe. Si dépassement de plus de 20% l'amende est celle prévue pour les	Idem	

	Retrait/immobilisation	contraventions de la 5ème classe. Si récidive article 132-11 du code pénal	
Articles 22 et 23 du décret 2007-1340 du 11 novembre 2007	Porte sur les obligations liées à la FIMO et la FCO Retrait/immobilisation	Contraventions de 4ème classe pour un employeur qui ne respecte pas ces dispositions (amende appliquée autant de fois qu'il y a de conducteurs) amende de la 3ème classe le conducteur qui ne présente pas le document justifiant de sa qualification . Cette amende est de 4ème classe lorsque le conducteur ne présente pas les documents dans les 5 jours	Non
Article 3 § III du décret n° 86-1130 du 17 octobre 1986 modifié	Dépassement des temps de conduite, insuffisance de repos journalier ou hebdomadaire, manquements aux obligations d'enregistrement et de contrôle du temps de conduite Retrait/immobilisation	Amende prévue pour les contraventions de 5ème classe Si récidive articles 132-11 et 132-15 du code pénal	Oui Cf. Annexe IV point 1 : a) Dépassement de 25 % ou plus des temps de conduite maximaux fixés pour six jours ou pour deux semaines. b) Dépassement de 50 % ou plus, au cours d'une période de travail d'un jour, du temps de conduite maximal fixé pour un jour sans la prise d'une pause ou d'une période de repos ininterrompue d'au moins quatre heures et demie.

Lien pour obtenir les codes natinf correspondant aux sanctions pénales :

<http://natinf.justice.ader.gouv.fr/accueil.html>

TABLEAU II

NOUVELLES INFRACTIONS A PRENDRE EN COMPTE A PARTIR DU 4 DECEMBRE 2011²

1 - Les infractions au code pénal mentionnées dans le tableau I
2 – Les infractions au code de commerce mentionnées dans le tableau I (<i>en revanche, les condamnations à une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle prononcées avant le 4 décembre 2011 doivent être prise en compte car elles étaient déjà prévues dans la réglementation précédente</i>)
3 – Pour le transport routier de personnes, les infractions au code du travail mentionnées dans le tableau I

² Il s'agit des infractions qui n'étaient pas mentionnées au 3 décembre 2011 dans les décrets des 16 août 1985 et 30 août 1999 et qui doivent être prises en compte uniquement pour des faits commis à partir du 4 décembre 2011.

FICHE N° 4 – L’EXIGENCE DE CAPACITE FINANCIERE

1. Le principe

L'exigence de capacité financière, parce qu'elle repose sur le montant de capitaux propres dont disposent les entreprises de transport public routier, contribue à conforter la surface financière de ces entreprises pour une meilleure efficacité économique du secteur. A ce titre, elle est l'un des principaux instruments permettant d'atteindre l'objectif de régulation économique du transport routier.

Vérifiée non seulement à l'entrée dans la profession, mais aussi tout au long de la vie des entreprises, c'est un outil qui participe à l'assainissement du marché en le préservant de l'action d'entreprises sous-capitalisées dont la tendance naturelle serait de sortir du cadre légal dans une fuite en avant préjudiciable à l'ensemble du secteur.

2. Rappel de la réglementation

Le règlement (CE) n° 1071/2009 établit des règles communes au sein de l'Union européenne sur les quatre conditions d'accès à la profession de transporteur routier, dont l'exigence de capacité financière.

Le décret n° 85-891 du 16 août 1985 et le décret n° 99-752 du 30 août 1999 traitent notamment des exigences à satisfaire pour exercer ces professions. L'arrêté du 3 février 2012 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier définit les modalités d'application de cette exigence.

En application de l'article 1^{er} de cet arrêté, l'exigence de capacité financière doit être satisfaite pour se voir délivrer l'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier et à tous moments de l'activité de l'entreprise.

3. Les éléments pris en compte pour la vérification de la capacité financière

article 7 du règlement (CE) n°1071/2009 du 21 octobre 2009

article 6-1 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié

article 8 du décret n° 99-752 modifié

articles 4 et 5 de l'arrêté du 3 février 2012

Pour déterminer le montant de capacité financière exigible, il convient d'appliquer au type de titres de transport - licence de transport intérieur voyageurs (LTIV), licence communautaire voyageurs (LCV), licence de transport intérieur marchandises (LTIM) et licence communautaire marchandises (LCM) - et au nombre de copies conformes demandées ou détenues par l'entreprise les montants indiqués à l'article 6-1 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié et à l'article 8 du décret n°99-752 modifié.

Les véhicules nécessitant des licences sont ceux, quel que soit le titre de détention (propriété, crédit-bail, location, etc.) qui sont utilisés respectivement pour effectuer :

- du transport routier de voyageurs ;
- du transport routier de marchandises ;
- du déménagement ;
- de la location avec conducteur.

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

Le tableau ci-après récapitule les différents montants de capacité financière applicables, selon les situations rencontrées :

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES				
LES MONTANTS DE CAPACITE FINANCIERE				
	REGLEMENT 1071/2009	DECRET RELATIF A L'APPLICATION DU PAQUET ROUTIER EUROPEEN		
		1 RÉGIME GÉNÉRAL ³	2 RÉGIME LIMITÉ A UN SEUL DÉPARTEMENT OU RÉGION OUTRE-MER ⁴	3 RÉGIME TRANSITOIRE MARTINIQUE et MAYOTTE (jusqu'au 3 déc. 2016)
PMA excédant 7,5 tonnes LTIM				- 6 000 € pour le premier véhicule utilisé - 3 000 € pour chaque véhicule supplémentaire utilisé
PMA supérieur à 3,5 tonnes et n'excédant pas 7,5 tonnes LTIM				- 1 000 € par véhicule

³ Ce cas inclut les entreprises établies dans les DOM excepté Mayotte et qui effectuent des activités de transport dans un autre DOM ou en métropole

⁴ L'entreprise qui veut exercer dans plus d'un DOM relève du régime général

PMA excédant 3,5 tonnes	- 9 000 € pour le premier véhicule utilisé	- 9 000 € pour le premier véhicule utilisé	- 6 000 € pour le premier véhicule utilisé	
LCM dans le régime 1	- 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire utilisé	- 5 000 € pour chaque véhicule supplémentaire utilisé	- 3 000 € pour chaque véhicule supplémentaire utilisé	
LTIM dans le régime 2				
PMA n'excédant pas 3,5 tonnes		- 1 800 € pour le premier véhicule utilisé - 900 € pour chaque véhicule supplémentaire utilisé	- 600 € par véhicule	- 600 € par véhicule
LTIM				
TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES				
		DECRET RELATIF A L'APPLICATION DU PAQUET ROUTIER EUROPEEN		
	REGLEMENT 1071/2009	1 RÉGIME GÉNÉRAL ⁵	2 ACTIVITÉ LIMITÉE A UN SEUL DÉPARTEMENT OU RÉGION OUTRE-MER ⁶	3 REGIME TRANSITOIRE MARTINIQUE et MAYOTTE (jusqu'au 3 déc. 2016)
Véhicules excédant 14 places (y/c le conducteur)				- 6 000 € pour le premier véhicule utilisé - 3 000 € pour chaque véhicule supplémentaire utilisé
LTIV				
Véhicules dont le nombre de places est compris entre 10 et 14 (y/c le conducteur)				- 1 000 € par véhicule
LTIV				
Véhicules excédant 9 places (y/c le conducteur)	- 9 000 € pour le premier véhicule utilisé - 5 000 € pour chaque véhicule	- 9 000 € pour le premier véhicule utilisé - 5 000 € pour chaque véhicule	- 9 000 € pour le premier véhicule utilisé - 5 000 € pour chaque véhicule	

⁵ Ce cas inclut les entreprises établies dans les DOM excepté Mayotte et qui effectuent des activités de transport dans un autre DOM ou en métropole

⁶ L'entreprise qui veut exercer dans plus d'un DOM relève du régime général

LCV dans régime 1	supplémentaire utilisé	supplémentaire utilisé	supplémentaire utilisé	
LTIV dans régime 2				
Véhicules dont le nombre de places n'excède pas 9 (y/c le conducteur)		- 1 500 € par véhicule	- 1 000 € par véhicule	- 600 € par véhicule
LTIV				

Les capitaux propres, tels que mentionnés à l'article 4 de l'arrêté du 3 février 2012 correspondent à la somme algébrique du capital, des primes (d'émission, de fusion, d'apport, etc.), des écarts de réévaluation, des réserves, du report à nouveau, du résultat de l'exercice, des subventions d'investissement et des provisions réglementées.

Le cas échéant, des garanties financières accordées par des établissements bancaires et d'assurances agréés par l'autorité de contrôle prudentiel peuvent venir compléter les capitaux propres dans la limite de la moitié du montant de la capacité financière. La liste des agents financiers et des organismes d'assurance agréés est consultable sur le site Internet de l'Autorité de contrôle prudentiel, à la rubrique « agréments et autorisations », à l'adresse suivante : <http://www.banque-france.fr/acp/>

[Autorité de Contrôle Prudentiel - Accueil](#)

L'apport de garanties doit être présenté au moyen du modèle inséré dans le formulaire CERFA n°50666

Lorsque le montant des capitaux propres, majorés le cas échéant de garanties financières, est au moins égal au montant de la capacité financière exigible, la condition est alors remplie.

4. La certification des éléments relatifs à l'exigence de capacité financière

article 7 du règlement (CE) n°1071/2009 du 21 octobre 2009

article 6-1 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié

article 8 du décret n° 99-752 modifié

articles 2 et 3 de l'arrêté du 3 février 2012

Les éléments (tous documents comptables ou fiscaux) relatifs à l'exigence de capacité financière communiqués directement par l'entreprise aux DREAL, aux DEAL et à la DRIEA Ile de France doivent être visés ou attestés par un expert-comptable, un commissaire aux comptes ou un centre de gestion agréé.

Ce visa est directement porté sur l'imprimé CERFA n° 14557.

Le cas échéant, le visa d'un expert-comptable d'un autre État membre de l'Union européenne peut être admis sous réserve de certaines vérifications, relevant du système d'information IMI prévu par la directive n° 2006/123/CE, dite « Directive Services ».

Dans certains cas, il peut également être admis la production d'une attestation délivrée par un commissaire aux comptes, qui matérialise le contrôle opéré sur les informations contenues dans les formulaires CERFA n° 14557 ou 11415 et qui atteste de la concordance du montant des capitaux propres figurant dans ces imprimés et dans la liasse fiscale avec celui figurant dans les comptes annuels.

Dans le formulaire de demande d'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier (CERFA n°14557), le responsable légal doit s'engager à signaler tout changement concernant l'identité et les coordonnées de l'expert-comptable, du commissaire aux comptes ou du centre de gestion ayant certifié les éléments relatifs à l'exigence de capacité financière.

L'identification de l'expert-comptable, du commissaire aux comptes ou du centre de gestion agréé ayant certifié les données fiscales est également présente sur les déclarations fiscales 2065, 2031, 2139 et 2143.

5. Le contrôle de l'exigence de capacité financière lors de l'accès à la profession

article 2 de l'arrêté du 3 février 2012

Le contrôle de la capacité financière s'effectue sur la base de la déclaration relative à l'exigence de capacité financière insérée dans la demande d'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier (CERFA n°14557).

Au moment de l'entrée dans la profession, deux situations peuvent se présenter : soit l'entreprise exerçait déjà une activité commerciale et dispose à ce titre d'une ou plusieurs liasses fiscales, soit l'entreprise est nouvellement créée.

Dans le premier cas, c'est-à-dire celui d'une entreprise qui exerçait déjà une activité commerciale et qui dispose à ce titre d'une ou plusieurs liasses fiscales, le contrôle de la capacité financière s'effectue à partir du montant des capitaux propres déclarés par l'entreprise dans l'imprimé CERFA n°14557, ce montant devant correspondre au montant figurant dans la liasse fiscale du dernier exercice comptable.

Dans l'hypothèse où ce montant est inférieur au montant de la capacité financière exigible, l'entreprise a la possibilité de transmettre aux DREAL, DEAL et à la DRIEA Ile de France, toute pièce justificative complémentaire (attestation de garantie financière, procès-verbal assemblée générale extraordinaire pour une augmentation de capital, etc.).

Dans cette hypothèse, une attention particulière devra être portée à l'examen de la prochaine liasse fiscale de l'entreprise afin de s'assurer de la concrétisation des apports.

La dernière liasse fiscale doit nécessairement être jointe par l'entreprise à sa demande d'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier.

Dans le deuxième cas, c'est à dire celui d'une entreprise nouvellement créée, n'ayant pas établi de liasse fiscale, le contrôle de la capacité financière d'une entreprise constituée en société s'effectue à partir du montant du capital social libéré qui figure dans les statuts, ces derniers devant nécessairement être joints par l'entreprise à sa demande d'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier.

Le contrôle de la capacité financière d'une entreprise non constituée sous forme de société s'opère à partir de tout document délivré par un établissement bancaire ou certifié par un expert-comptable, un commissaire aux comptes ou un centre de gestion agréé, justifiant de la mobilisation de capitaux et de réserves à hauteur de la capacité financière exigible. Une attention particulière doit être portée à l'examen de la première liasse fiscale de l'entreprise afin de s'assurer de la concrétisation du projet d'entreprise et des apports.

6. Le contrôle de l'exigence de capacité financière à la clôture de chaque exercice comptable

article 3 de l'arrêté du 3 février 2012

En pratique, et du fait que pour les entreprises en activité, le niveau des capitaux propres dépend des résultats de chaque exercice comptable, le contrôle de la capacité financière intervient après la clôture de chaque exercice, généralement annuel.

Ce contrôle repose sur les liasses fiscales des entreprises.

En application de l'article 3 de l'arrêté du 3 février 2012 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier, les entreprises ont en effet l'obligation de transmettre leur liasse fiscale, certifiée par un expert-comptable, un commissaire aux comptes ou un centre de gestion agréé, dans les six mois suivant la clôture de l'exercice comptable.

En 2012, deux démarches coexistent :

- la transmission dématérialisée des liasses fiscales par les services fiscaux est opérationnelle à partir de 2012. Les données des liasses fiscales des entreprises ayant signalé sur leur déclaration fiscale leur inscription au registre national des entreprises de transport routier de marchandises et de voyageurs sont automatiquement intégrées dans l'application GRECO. Pour chacune de ces entreprises, un ratio de capacité financière (montant des capitaux propres/montant de la capacité financière exigible) est ainsi automatiquement calculé par l'outil GRECO, en fonction du montant des capitaux propres figurant dans la liasse fiscale et des titres de transport détenus par l'entreprise.

Pour les entreprises relevant du régime réel normal, un taux de sous-traitance est automatiquement calculé par l'outil GRECO. La fiche n°5 précise les modalités de contrôle de la sous-traitance des entreprises de transport routier de marchandises.

- la déclaration annuelle de capacité financière (CERFA n° 11415) est toutefois maintenue en 2012 de manière à assurer une information complète des entreprises sur cette facilité et à vérifier la concordance entre les deux démarches.

En particulier, pour les entreprises dont le ratio calculé automatiquement dans GRECO fait apparaître une valeur comprise entre 0,5 et 1, il convient de vérifier dans la déclaration annuelle que l'entreprise a eu recours à une garantie financière pour compléter ses capitaux propres.

A partir de 2013, la déclaration annuelle de capacité financière est supprimée. Un rapprochement entre le nombre de liasses fiscales reçues et le nombre d'entreprises inscrites aux registres doit être effectué, de façon à relancer les entreprises dont la liasse fiscale n'a pas été transmise.

Les entreprises dont la liasse fiscale n'a pas été communiquée aux DREAL font l'objet d'un traitement spécifique explicité au point 7 ci-dessous.

Lorsque l'exigence de capacité financière n'est pas remplie, le dossier de l'entreprise fait l'objet d'un traitement particulier décrit au point 11 ci-dessous.

7. Le traitement des entreprises dont la liasse fiscale n'est pas transmise

article 6-1.-V. du décret du 16 août 1985 modifié
article 8-V. du décret du 30 août 1999 modifié

Pour que le contrôle de la capacité financière soit effectif, il est nécessaire de s'assurer de la transmission de toutes les liasses fiscales et de procéder à un suivi attentif de la situation des entreprises.

Les entreprises dont la liasse fiscale n'a pas été transmise font l'objet d'une mise en demeure. Lorsque celle-ci n'est pas suivie d'effet dans les trois mois, le décret prévoit que le préfet peut prononcer la suspension de l'autorisation d'exercer la profession. Celle-ci doit être proposée à sa signature. La suspension est maintenue jusqu'à démonstration du respect de la capacité financière.

8. Le contrôle de l'exigence de capacité financière au moment du renouvellement des titres ou de la délivrance de copies conformes supplémentaires

Le renouvellement des titres ou la délivrance de titres conformes supplémentaires n'est possible que si l'entreprise répond à l'exigence de capacité financière.

En pratique, les demandes de renouvellement de titres ou de copies conformes supplémentaires sont instruites sur la base du montant des capitaux propres figurant dans la dernière liasse fiscale de l'entreprise. Si ce montant s'avère insuffisant au regard de la capacité financière exigible, le dossier de l'entreprise fera l'objet d'un traitement particulier décrit au point 11 ci-dessous.

9. Le contrôle de l'exigence de capacité financière dans le cadre du contrôle en entreprise

Les entreprises dont la liasse fiscale n'aurait pas été transmise aux DREAL peuvent être intégrées dans le plan régional de contrôle. Elles font également l'objet du traitement particulier décrit au point 7 ci-dessus.

Préalablement à tout contrôle en entreprise, les agents chargés du contrôle en entreprise doivent, en liaison avec leurs collègues de la gestion, consulter le dossier de l'entreprise dans l'outil GRECO, notamment les données concernant la situation de l'entreprise vis à vis de l'exigence de capacité financière. Lorsque l'exigence de capacité financière n'est pas satisfaite, le dossier de l'entreprise fera l'objet d'un traitement particulier décrit au point 11 ci-dessous.

Outre le contrôle de la capacité financière, une analyse de la situation de l'entreprise est réalisée à l'aide du module d'analyse financière de l'outil GRECO qui permet de calculer un ensemble de ratios décrits dans le guide d'analyse financière des entreprises de transport routier et d'orienter utilement les investigations (contrôle de la sous-traitance, recherche de travail dissimulé, prix anormalement bas, etc.).

10. Le cas particulier des groupes, des établissements et succursales d'entreprises étrangères, des entreprises en procédure collective et des régies des collectivités territoriales dotées de la seule autonomie financière

Les groupes

L'exigence de capacité financière doit être remplie individuellement par chaque entreprise pour se voir délivrer l'autorisation d'exercer la profession de transporteur public routier et à tous moments de l'activité de l'entreprise, sans considération de ses liens capitalistiques et financiers avec une autre structure.

Les établissements et succursales d'entreprises étrangères

A la différence des filiales, les établissements et succursales n'ont pas de personnalité morale. Ils agissent toujours au nom de l'entreprise dont ils font partie. Toutefois, les établissements et succursales d'une entreprise étrangère sont tenus, en application du Code Général des Impôts, de souscrire des déclarations fiscales de leurs résultats.

Le contrôle de la capacité financière s'effectue sur la base de leurs documents fiscaux. Dans l'hypothèse où le montant des capitaux propres figurant dans la liasse fiscale est insuffisant, ou en l'absence de liasse fiscale, en particulier au moment de la création de l'établissement, il est possible de prendre en compte la part de capitaux que l'entreprise laisse ou met à disposition de son établissement. Dans cette hypothèse, l'entreprise doit produire une attestation de blocage du compte de liaison avec son établissement, pour un montant correspondant à la capacité financière exigible.

Les entreprises en procédure collective

Article 1^{er} de l'arrêté du 3 février 2012 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier

En application de l'article 1^{er} de l'arrêté du 3 février 2012 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier, l'exigence de capacité financière doit être respectée à tout moment de l'activité de l'entreprise.

La question de la capacité financière des entreprises de transport routier de marchandises en situation de redressement judiciaire a été précisée par le Conseil d'État qui dans son arrêt « Fromentin » du 30 juillet 2003 a jugé que la réglementation du transport routier de marchandises devait être appliquée indépendamment des dispositions figurant au code de commerce.

Cependant, les possibilités de redressement d'entreprises faisant l'objet d'un suivi judiciaire ne doivent pas être compromises par des interdictions administratives pendant la période de procédures collectives.

C'est pourquoi, il est essentiel qu'en cas d'ouverture d'une procédure de sauvegarde ou de redressement judiciaire concernant une entreprise de transport public routier, le plan de continuation prenne en compte l'objectif de recapitalisation au titre du respect de la condition de capacité financière.

Trois circulaires ont été adressées à l'ensemble des professionnels par le Conseil national des administrateurs judiciaires et des mandataires judiciaires en 2002, 2006 et 2009 afin de développer une information et une collaboration réciproque entre les administrateurs judiciaires et les services chargés des transports pour accompagner les entreprises en difficulté.

L'objectif est de faciliter le redressement des entreprises tout en prenant en compte la réglementation relative au transport routier.

Pour celles qui bénéficient d'un plan de continuation, il est nécessaire que la reconstitution des capitaux propres permettant de remplir à nouveau la condition de capacité financière s'inscrive dans un délai qui ne saurait excéder trois exercices comptables dans le plan de continuation homologué par le tribunal de commerce.

La procédure décrite au point 11 ci-dessous s'applique aux entreprises en procédure collective.

Les régies des collectivités territoriales dotées de la seule autonomie financière

Les régies disposant de plus de deux véhicules sont soumises à l'exigence de capacité financière. Pour les régies en gestion directe par les collectivités locales, l'équilibre de leurs comptes étant contrôlé par les services de l'État, l'exigence de capacité financière est réputée respectée.

Les coopératives d'entreprises de transport de marchandises

La situation des coopératives d'entreprises de transport nécessite une analyse de différents cas, selon qu'elles sont dotées de véhicules mis à disposition par leurs adhérents ou qu'elles disposent de véhicules en propre (circulaire no 2005-55 du 22 août 2005).

- Coopérative sans véhicule en propre

Lorsque la coopérative fonctionne avec les seuls véhicules de ses adhérents, il lui est délivré une licence de transport intérieur ou une licence communautaire sans copie conforme (circulaire n° 2000-17 du 10 mars 2000).

Le montant de capacité financière requise pour la coopérative ne fonctionnant qu'avec les véhicules de ses associés est égale à « 0 ». Il est toutefois exclu que les capitaux propres de la coopérative soient négatifs.

Pour les véhicules mis à disposition de la coopérative, la condition de capacité financière est vérifiée au sein des entreprises adhérentes. Ces entreprises doivent donc avoir des capitaux propres permettant de couvrir la mise en circulation des véhicules utilisés pour leur propre activité de transport et ceux dédiés à la coopérative

- Coopérative dotée d'un parc de véhicules en propre :

La coopérative doit répondre par ses capitaux propres à la condition de capacité financière pour les véhicules de son propre parc.

11. Le traitement des entreprises qui ne respectent pas l'exigence de capacité financière

Article 7 de l'arrêté du 3 février 2012 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier

Lorsqu'il apparaît que l'exigence de capacité financière n'est plus satisfaite, que ce soit à l'occasion du contrôle annuel de la capacité financière, d'une demande de renouvellement de titres, d'une demande de copies conformes supplémentaires, ou encore d'un contrôle en entreprise, la situation de l'entreprise est examinée selon la procédure décrite ci-après.

L'entreprise est informée de sa situation au regard de l'exigence de capacité financière et mise simultanément en demeure d'adresser aux services chargés des transports, dans un délai de six mois maximum, le dossier mentionné à l'article 7 de l'arrêté du 3 février 2012 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier.

Ce dossier comprend les documents suivants :

- une analyse de la situation financière (analyse du fonds de roulement, des soldes intermédiaires de gestion) de l'entreprise concernée, portant sur les trois derniers exercices comptables, établie par un expert-comptable, un commissaire aux comptes ou un centre de gestion agréé ;

- une analyse financière prévisionnelle, portant sur les trois prochains exercices comptables, détaillant en particulier l'évolution du chiffre d'affaires, du résultat d'exploitation, du résultat net et des capitaux propres ;
- le plan de reconstitution des capitaux propres sur la période considérée ;
- le cas échéant, un plan d'actions ou de restructuration ;
- le cas échéant, un projet de résolution d'assemblée générale extraordinaire, décidant d'une modification de capital ;
- en cas de perte de la moitié du capital dans les SARL, SA et SAS, le procès-verbal de l'assemblée générale ayant décidé du maintien de l'activité.

De plus, l'entreprise peut transmettre tout document complémentaire de nature à éclairer sa situation et peut, à tout moment de la procédure, solliciter un entretien auprès des services chargés des transports.

Les documents transmis doivent être appréciés en fonction de la nature de l'entreprise. Ils doivent permettre de démontrer que l'entreprise respectera à nouveau l'exigence de capacité financière dans un délai qui ne saurait excéder trois exercices comptables à compter de la mise en demeure.

En parallèle, une analyse de la situation de l'entreprise est effectuée, selon la méthode développée dans le guide d'analyse financière des entreprises de TRM et de TRV, avec l'aide de la fiche technique.

Un contrôle en entreprise peut également être envisagé afin de s'assurer que celle-ci respecte l'ensemble des réglementations qui lui sont applicables. Dans le cadre de ce contrôle, il convient également de vérifier auprès des organismes sociaux et fiscaux que l'entreprise s'acquitte du règlement de ses charges et cotisations.

Les DREAL disposent d'un délai de trois mois à compter de la réception de l'ensemble des documents transmis par l'entreprise pour décider, au vu du dossier communiqué et de l'analyse de la situation financière, voire des conclusions du rapport de contrôle en entreprise, si cette dernière peut continuer à exercer son activité.

La possibilité de poursuivre l'activité alors que l'exigence de capacité financière n'est pas remplie n'est pas un droit. Elle doit être accordée uniquement si l'analyse de la situation de l'entreprise et du marché du secteur permet d'estimer que l'entreprise va revenir à un niveau de capacité financière conforme à la réglementation. Cette possibilité de poursuivre l'activité ne saurait excéder trois ans maximum en tout état de cause.

En cas de poursuite d'activité, un suivi annuel de la situation financière de l'entreprise est mis en œuvre au moyen de tableaux de bord portant sur l'évolution du chiffre d'affaires, du résultat d'exploitation, du résultat net et des capitaux propres (prévu/réalisé/écart).

Dans certaines situations, le préfet de région peut retirer des copies conformes de licence de transport sans pour autant que la capacité financière exigible pour les copies conformes laissées à l'entreprise corresponde strictement au montant des capitaux propres, éventuellement complétés de garanties.

Cette souplesse apportée au dispositif est envisageable en cas d'amélioration de la situation de l'entreprise vis à vis de l'exigence de capacité financière et à condition que les engagements de l'entreprise aient toujours été tenus. Elle est destinée à permettre à l'entreprise de poursuivre son effort de redressement tout en continuant à répondre à la demande de ses clients.

En revanche, si le « réalisé » présente un écart important par rapport aux prévisions, l'autorisation d'exercer la profession ainsi que les titres de transports sont retirés par décision préfectorale.

Les mises en demeure et décisions sont notifiées à l'entreprise par lettre recommandée avec accusé de réception, en indiquant les voies de recours gracieux et contentieux.

12. L'appui pour le traitement des dossiers

Des formations à l'économie des transports, à la comptabilité et à l'analyse financière sont régulièrement proposées aux agents des DREAL, des DEAL et de la DRIEA Ile de France afin de leur permettre d'appréhender au mieux la réalité économique du transport routier et de pouvoir apprécier la capacité financière des entreprises du secteur.

De plus, la formation des correspondants du réseau d'assistance à l'analyse financière, constitué d'un ou plusieurs représentants par région, désignés par les chefs des services chargés des transports permet à la fois d'apporter une aide au traitement des dossiers les plus complexes et de développer une démarche homogène dans les services. Le réseau d'assistance à l'analyse financière se réunit deux fois par an. Le bureau chargé de l'économie des transports routiers (TR3) de la sous-direction des transports routiers (direction des services de transport) participe à ces réunions organisées avec l'appui du centre de valorisation des ressources humaines (CVRH) de Mâcon.

La production d'un guide d'analyse financière des entreprises de transport routier dans le cadre de la nouvelle réglementation relative à la capacité financière est intervenue début 2012. Ce document destiné à être utilisé comme outil technique d'aide au contrôle de la capacité financière a été diffusé aux agents concernés des DREAL.

13. L'information des entreprises

Au plan national, une fiche reprenant l'ensemble des exigences à satisfaire pour exercer la profession de transporteur public routier est mise à disposition des entreprises, sur le site internet du ministère.

Par ailleurs, une action est menée en liaison avec les services de la Direction générale des Finances Publiques du ministère chargé du Budget afin d'informer les entreprises de transport public routier sur le dispositif de transmission dématérialisée des liasses fiscales. Il leur est notamment indiqué que les liasses fiscales sont aménagées, de façon à ce qu'elles puissent y mentionner leur inscription au registre des transporteurs. L'identification des entreprises inscrites au registre national des entreprises de transport routier est possible sur les déclarations relatives aux exercices clos à compter du 31 décembre 2011. Les entreprises qui auront signalé sur leur liasse fiscale leur inscription au registre des transporteurs n'auront plus à accomplir de démarche annuelle auprès des services du ministère chargé des transports.

Au plan local, il convient d'informer les entreprises sur ces nouvelles dispositions relatives à l'exigence de capacité financière, notamment les entreprises de transport public routier de voyageurs.

FICHE N° 5 – LA SOUS-TRAITANCE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

I - Rappel de la réglementation

En application de l'article 15 du décret n° 99-752 du 30 août 1999 modifié, une entreprise de transport public routier peut recourir à la sous-traitance sans être inscrite au registre des commissionnaires de transport à condition que le montant des opérations sous-traitées ne dépasse pas 15 % du chiffre d'affaires annuel de l'activité de transport routier de marchandises.

II - Le contrôle de la sous-traitance à la clôture de chaque exercice comptable

Un contrôle « simplifié » est possible pour les entreprises qui relèvent du régime réel normal. Pour ces entreprises, la sous-traitance figure à la ligne YT de l'annexe 11 (tableau 2058 – C de la liasse fiscale). La comparaison entre cette ligne et la ligne FL (chiffre d'affaires net) de la liasse fiscale permet de calculer un taux de sous-traitance. Ce taux est automatiquement calculé dès lors que la liasse fiscale a été transmise par les services fiscaux ou que les données de la liasse ont été saisies dans l'outil GRECO.

Toutefois, ce taux ainsi calculé peut ne pas correspondre au taux de sous-traitance réel, en particulier lorsque l'entreprise exerce plusieurs activités, dont une activité de transport public routier de marchandises.

C'est pourquoi, en cas de doute ou de dépassement avéré du seuil de 15%, sans préjudice d'un contrôle en entreprise, des investigations complémentaires peuvent être effectuées en demandant à l'entreprise, au moyen de l'imprimé CERFA n°14605 « Déclaration relative à la sous-traitance des entreprises de transport routier de marchandises » de communiquer les montants hors taxes :

- des rémunérations versées aux sous-traitants pour la seule activité de transport public routier de marchandises ;
- du chiffre d'affaires « transport public routier de marchandises » (total des sommes facturées pendant l'exercice comptable aux clients de l'entreprise pour la seule activité de transport public routier de marchandises).

Lorsque le montant hors taxes des rémunérations versées aux sous-traitants pour la seule activité de transport public routier de marchandises dépasse 15 % du montant hors taxes du chiffre d'affaires « transport public routier de marchandises », il est indiqué à l'entreprise qu'elle doit solliciter une demande d'inscription au registre des commissionnaires de transport. Faute de quoi, l'entreprise serait en situation d'exercice illégal de la profession de commissionnaire de transport, passible d'un an d'emprisonnement et de 15 000 € d'amende, en application de l'article L.1452-3 du code des transports.

III - Le contrôle de la sous-traitance dans le cadre du contrôle en entreprise

Tout contrôle en entreprise doit comporter une vérification du taux de sous-traitance pratiquée par l'entreprise, à partir de ses documents comptables. En outre, le contrôle doit porter sur l'enregistrement des opérations confiées à des sous-traitants, conformément à l'article 3 de l'arrêté du 19 novembre 1999 modifié qui comporte la liste des mentions devant figurer dans cet enregistrement.

S'il est constaté que la limite de 15 % est dépassée, une procédure de mise en demeure de régulariser dans les six mois la situation de l'entreprise au regard de l'inscription au registre des commissionnaires de transport est engagée. A l'issue de ce délai, la procédure pénale est engagée si l'entreprise n'a pas régularisé sa situation.

FICHE N° 6 – L'EXIGENCE DE CAPACITE PROFESSIONNELLE

A – REGLEMENTATION EUROPEENNE

L'exigence de capacité professionnelle est satisfaite lorsque les personnes concernées possèdent les connaissances qui figurent à l'annexe I section I du règlement (CE) n° 1071/2009. L'article 8 du règlement fait de l'examen écrit obligatoire la voie principale pour l'obtention de cette capacité.

Des formations peuvent être organisées pour la préparation à l'examen, pour réaliser une formation périodique permettant aux gestionnaires la connaissance de l'évolution du secteur ou pour assurer l'actualisation des connaissances de personnes possédant la capacité mais n'ayant pas exercé pendant au moins 5 ans.

Les personnes titulaires de diplômes comportant dans leur enseignement toutes les matières de l'annexe I du règlement peuvent être dispensées de l'examen.

La voie de l'expérience professionnelle ne s'applique désormais qu'aux personnes pouvant justifier d'une expérience de gestion de 10 ans dans une entreprise de transport par route. Cette expérience est appréciée sur la période précédant le 4 décembre 2009.

B – REGLEMENTATION FRANCAISE

Les décrets n° 85-891 du 16 août 1985 (article 7) et n° 99-752 du 30 août 1999 (article 9) organisent les modalités relatives à l'obtention de la capacité professionnelle.

L'obtention de capacité professionnelle fait en outre l'objet de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif à la délivrance des attestations de capacité professionnelle permettant l'exercice de la profession de transporteur public routier.

C - CAPACITE PROFESSIONNELLE POUR LE TRANSPORT ROUTIER AVEC DES VEHICULES D'UN POIDS SUPERIEUR A 3,5 TONNES OU EXCEDANT 9 PLACES, Y COMPRIS LE CONDUCTEUR

L'attestation de capacité professionnelle peut s'obtenir selon trois voies distinctes : l'examen écrit, les diplômes et l'expérience professionnelle

1) L'examen écrit

Le titre I de l'arrêté du 28 décembre 2011 énonce les modalités définies pour l'examen. Le dispositif mis en place n'est pas modifié pour l'année 2012 (organisation matérielle de l'examen, élaboration des sujets et correction des épreuves).

L'annexe I du règlement (CE) n° 1071/2009 comporte la liste des matières qui constituent le référentiel de l'examen. Elle ne présente pas de changement significatif par rapport à l'annexe de l'ancienne directive 96/26/CEE.

L'examen annuel se compose d'un questionnaire à choix multiples (QCM) et d'une épreuve portant sur la gestion et l'exploitation de l'entreprise. Ces deux épreuves peuvent faire appel à l'ensemble des connaissances énoncées à l'annexe I susvisée.

Le nombre total de points est de 200. Il se décompose comme suit :

- QCM : 100 points,
- épreuve à réponses rédigées : 100 points.

Sont déclarés reçus les candidats qui ont obtenu pour l'ensemble des épreuves une note au moins égale à 120 sur 200, sous réserve qu'ils aient obtenu au moins 50 points pour le QCM et 40 points pour l'épreuve à réponses rédigées.

Les candidats poursuivant des études ou employés dans une région différente de celle de leur domicile peuvent s'inscrire dans un centre d'examen qui ne correspond pas à celui dont dépend leur domicile, sous réserve d'en apporter la justification par tout document émis par l'organisme de formation ou leur employeur.

La demande d'inscription à l'examen doit toujours être présentée par le candidat selon le formulaire CERFA n° 11414.

2) Les diplômes, titres, certificats ou titre professionnel

La prise en compte des dispositions du règlement européen entraîne un changement important dans les modalités de cette voie d'accès. Afin de ne pas pénaliser les candidats titulaires de certains diplômes ou qui se seraient engagés dans une formation leur permettant d'obtenir la capacité professionnelle, il s'est avéré nécessaire d'introduire un dispositif transitoire.

a) Période transitoire

- ***diplôme permettant d'obtenir la délivrance directe de la capacité professionnelle***

Le deuxième alinéa du III de l'article 7 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 et le deuxième alinéa du III ° de l'article 9 du décret n° 99-752 du 30 août 1999 permettent aux titulaires d'un diplôme, ouvrant droit à la capacité professionnelle selon la réglementation applicable avant la date d'entrée en vigueur du décret n° 2011-2045 du 28 décembre 2011, de faire valoir ce droit jusqu'au 31 décembre 2012.

De même, conformément au troisième alinéa du III de l'article 7 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 et au troisième alinéa du III de l'article 9 du décret n° 99-752 du 30 août 1999, une personne engagée, avant la date d'entrée en vigueur du décret précité, dans une formation qui permettait d'obtenir la capacité professionnelle par équivalence directe, peut faire valoir ce droit jusqu'au 3 décembre 2014.

L'instruction de ces demandes sera réalisée comme actuellement sans modification de procédure.

- ***diplôme permettant d'obtenir la capacité professionnelle après le suivi de stages***

Les demandes concernant ce type de diplômes (qui sont ceux qui ne satisfont pas entièrement, au regard des enseignements suivis, aux prescriptions de l'annexe I du règlement n° 1071/2009) doivent avoir été déposées dans les DREAL avant le 3 décembre 2011. Les organismes de formation ont été informés de la nécessité, afin de permettre la recevabilité de ces dossiers, du maintien des stages complémentaires portant sur la gestion ou la réglementation jusqu'au 31 juillet 2012.

La procédure d'agrément de ces formations doit donc se dérouler auprès des DREAL selon les procédures habituelles.

L'attention des candidats qui ont déposé une demande de reconnaissance d'un diplôme ne permettant pas la reconnaissance directe de la capacité professionnelle doit être appelée sur le fait que cette possibilité est limitée dans le temps et que le ou les stages qui viennent compléter leur diplôme doivent être suivis et terminés au plus tard au 31 juillet 2012. Aucun report ne pourra être accepté.

b) Nouvelle réglementation

A compter du 4 décembre 2011, seuls les diplômes comportant dans leur enseignement les matières figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 1071/2009 peuvent permettre la délivrance directe de la capacité professionnelle. Conformément au point 7 de son article 8, seuls certains diplômes délivrés en France peuvent dispenser de l'examen. Les diplômes délivrés dans un État partie à l'accord sur l'Espace Économique Européen ne peuvent plus être pris en compte.

Les diplômes qui sont retenus sont au moins de niveau III et figurent dans une liste faisant l'objet de la décision du 9 février 2012 (parue au bulletin officiel n°4 du 10 mars 2012) relative à la liste des diplômes, titres ou certificats permettant la délivrance par équivalence d'une attestation de capacité professionnelle. Cette liste est une liste « fermée » qui fera l'objet de révisions périodiques afin de pouvoir intégrer de nouveaux diplômes ou supprimer ceux qui ne répondent plus aux critères exigés.

3) L'expérience professionnelle

Cette voie est appelée à disparaître puisqu'elle ne concerne que les demandeurs pouvant justifier d'une expérience de direction dans une entreprise de transport public routier pendant les 10 années précédant le 4 décembre 2009, soit entre le 3 décembre 1999 et le 3 décembre 2009.

Conformément au champ d'application du règlement (CE) n° 1071/2009 qui permet aux Etats membres de prévoir cette voie d'obtention de l'attestation de capacité professionnelle, cette expérience doit avoir été réalisée en continu dans une entreprise de transport avec des véhicules d'un poids supérieur à 3,5 tonnes ou excédant 9 places y compris le conducteur.

Cette expérience peut, s'il n'y a pas eu d'interruption, l'avoir été dans des entreprises différentes qu'elles aient ou non un lien entre elles.

Les dossiers de demande de reconnaissance de l'expérience professionnelle font l'objet d'une instruction par les DREAL. Les demandeurs ne sont donc plus entendus par la Commission Consultative régionale.

Conditions d'appréciation de l'expérience professionnelle :

Sur la base de quels documents ?

Le dossier à présenter par le candidat à une validation de l'expérience professionnelle, prévu aux articles 14 à 16 de l'arrêté du 28 décembre 2011, prévoit la fourniture de documents permettant de déterminer la nature des fonctions exercées, ce qui doit permettre de caractériser correctement l'expérience professionnelle présentée.

Le formulaire CERFA n° 11414 inclut une rubrique consacrée à l'exposé par le candidat du contenu détaillé de la fonction qu'il a exercé, outre l'énoncé de ce qu'était son statut dans l'entreprise où il a acquis l'expérience professionnelle présentée. La nature et les activités de transport de ou des entreprises dans lesquelles il a exercé doivent également faire l'objet d'une description détaillée.

Qui peut prétendre à la validation de son expérience professionnelle ?

Il convient d'éviter l'effet d'aubaine par lequel une personne obtiendrait sans examen préalable une attestation de capacité professionnelle sur la base d'un dossier de validation de son expérience professionnelle comme ancien responsable légal d'une entreprise de transport, alors qu'en réalité, cette expérience ne correspondrait pas à celle d'un dirigeant réel de l'activité de transport d'une entreprise dont le métier principal serait le transport public routier.

La question se pose également pour le cas des personnes qui ont pu occuper des fonctions de dirigeant d'une entreprise exerçant principalement dans le domaine du transport public routier, justifiant ainsi leur demande de validation de leur expérience professionnelle, mais dont les activités réelles principales dans ces fonctions ne relevaient pas de la direction d'entreprise. De telles situations se rencontrent, par exemple, dans de très petites entreprises de transport dont le chef d'entreprise consacre 90 % de son activité professionnelle à la conduite de véhicules de l'entreprise.

Deux types de candidatures doivent donc être pris en considération :

- d'une part, celles de responsables légaux d'entreprises dont l'activité professionnelle est ou a été dédiée, à titre principal, à la direction de l'activité de transport de l'entreprise ;
- d'autre part, celles de cadres salariés dirigeant ou ayant dirigé l'activité de transport de l'entreprise (ex. directeur d'exploitation) et bénéficiant ou ayant bénéficié d'une délégation de pouvoir.

Comment apprécier les connaissances professionnelles du demandeur ?

Les connaissances professionnelles du demandeur pourront être appréciées sur la base du référentiel de connaissances listé à l'annexe I du règlement (CE) n° 1071/2009. L'intitulé des fonctions exercées et la nature des activités de l'entreprise pourront être comparés à l'ensemble du champ des matières décrites dans l'annexe du règlement. Cet exercice constituant une aide à la décision et non une procédure obligatoire.

Concernant le transport de personnes en outre-mer (attestation de capacité professionnelle en transport routier de personnes adaptée en outre-mer), les connaissances pourront être appréciées au regard de l'annexe I de la décision du 3 février 2012 (parue au bulletin officiel n°3 du 25 février 2012) relative aux référentiels et jurys d'examens et aux modèles d'attestation de capacité professionnelle pour l'exercice des activités de transport public routier.

Concernant le transport public de marchandises à Mayotte, le référentiel de connaissances à prendre en compte figure dans la décision du 13 février 2012 relative au référentiel d'examen d'attestation de capacité professionnelle adaptée à Mayotte pour l'exercice des activités de transport public routier de marchandises, parue au bulletin officiel n°4 du 10 mars 2012).

Dans quelles entreprises : activité principale ou activité accessoire de transport ?

La réglementation ne précise pas si la validation de l'expérience professionnelle concerne uniquement les entreprises ayant exercé leur activité de transport public routier à titre principal. En conséquence, rien ne s'oppose juridiquement à la possibilité pour le préfet de région d'attribuer une attestation de capacité professionnelle en transport routier aux personnes qui fournissent la preuve qu'elles ont géré de manière continue une ou des entreprises dont le transport public routier ne constitue qu'une activité accessoire.

Cependant, si cette expérience s'avère insuffisante au vu de l'examen du dossier de la personne par une DREAL, rien ne s'oppose non plus à ne pas accorder une attestation de capacité professionnelle à cette personne, la procédure n'ayant aucun caractère automatique.

Le caractère accessoire de l'activité pourra être apprécié au vu du dossier déposé par le candidat, lequel comprend notamment un descriptif des activités des entreprises concernées.

En outre, le code « APE » de l'entreprise dans laquelle le dirigeant a exercé pourra être un indice permettant d'apprécier le caractère principal de l'activité de l'entreprise mais ne doit pas être un critère déterminant à lui seul. En effet, l'activité annexe d'une entreprise en matière de transport peut, dans certains cas, revêtir un caractère important en termes de volume d'activité, voire de nombre de véhicules exploités.

La répartition du chiffre d'affaires par activité (établie par un expert comptable) peut permettre également d'évaluer l'importance de l'activité.

Cas du refus de la validation de l'expérience professionnelle :

En cas de non-validation des acquis, et en cas de recours de la personne, son dossier pourra être soumis à la Commission consultative régionale instituée en application de l'arrêté du 15 novembre 1999 portant création auprès des préfets de région de commissions consultatives pour la délivrance des attestations de capacité professionnelle et des justificatifs de capacité professionnelle relatifs à l'exercice de certaines professions liées au transport public routier.

Cas particuliers :

Transport de béton prêt à l'emploi :

Les dirigeants des entreprises dont l'activité est limitée à la location de véhicules de transport de béton prêt à l'emploi et qui ont bénéficié d'une exonération provisoire de la condition de capacité professionnelle, peuvent bénéficier de la reconnaissance de leur expérience professionnelle.

Cette possibilité ne peut toutefois bénéficier qu'aux personnes ayant suivi le stage de 40 heures mis en place en 1996 afin de permettre aux chefs d'entreprise inscrits au registre national des entreprises de transport et dont l'activité est limitée au transport de béton prêt à l'emploi avant le 1er septembre 1992 de poursuivre cette activité. Il ne peuvent toutefois pas faire bénéficier de leur capacité professionnelle une autre entreprise.

Cas des entreprises ayant exercé en régime dérogatoire (article 5 du décret 85-891) :

Il est incohérent d'attribuer une attestation de capacité professionnelle à une personne qui a géré une entreprise **qui bénéficie ou a bénéficié d'une dispense de capacité professionnelle**.

En conséquence, une attestation de capacité par la voie de l'expérience professionnelle ne peut pas être attribué à une personne ayant géré une ou des entreprises de transport routier de personnes inscrites en régime dérogatoire avec dispense de capacités financière et professionnelle.

D - CAPACITE PROFESSIONNELLE POUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES AVEC DES VEHICULES D'UN POIDS NE DEPASSANT PAS 3,5 TONNES

1) Formation et examen

a) Période transitoire

L'organisation des stages qui permettent actuellement d'obtenir le « justificatif de capacité » est maintenue jusqu'au 30 juin 2012. Les candidats ont suivi « avec succès » ce stage dès lors qu'ils ont obtenu une note moyenne supérieure ou égale à 10 sur 20 sanctionnant la participation, le contrôle continu et le contrôle final.

Les organismes assurant ce type de formation doivent donc obtenir, pour cette période, l'agrément pour les formations réalisées selon le dispositif actuel et notamment les pièces suivantes :

- Nom, adresse et qualités de l'organisme demandeur :

- pour les écoles et organismes non-conventionnés avec le ministère chargé des transports : « déclaration d'existence de dispensateur de formation » délivrée par la préfecture de région (délégation régionale à la formation professionnelle) ;
- CV du ou des formateur(s) chargé(s) des enseignements, précisant le(s) diplômes(s) et expérience(s) professionnelle(s) justifiant l'activité de formateur aux matières enseignées ;

- Présentation du stage :

- durée et contenu des enseignements ;
- progression pédagogique ;
- méthodes d'enseignement et supports pédagogiques utilisés ;
- travaux personnels demandés au candidat, s'il y a lieu ;

- Date(s) et lieu(x) des stages prévus ;

- Engagement de l'organisme demandeur de déposer à l'issue de chaque stage auprès de la DREAL de la région dans laquelle il s'est déroulé un compte rendu sur la participation des stagiaires et une évaluation du stage par les participants ;

- Engagement de délivrer pour chaque stagiaire une attestation de suivi du stage et les points obtenus par les candidats selon le barème existant ;

- Engagement d'autoriser les agents habilités de la DREAL à effectuer, sans préavis, une visite sur place durant le stage.

b) A compter du 1^{er} juillet 2012

L'objectif de professionnalisation de l'activité de transport léger de marchandises conduit à un allongement de la durée de la formation des futurs chefs d'entreprise, portée à 105 heures.

Par ailleurs un renforcement de l'enseignement dans les domaines de la gestion et de la réglementation a été effectué.

Enfin, les formations susvisées seront désormais sanctionnées par la réussite à un examen. Le titre qui sera délivré est l'attestation de capacité professionnelle au transport léger de marchandises.

Les modalités de ce nouveau dispositif font l'objet d'une décision publiée au Bulletin officiel.

2) Diplômes

L'article 2 de l'arrêté du 31 janvier 2012 relatif aux diplômes limite, comme actuellement, les diplômes recevables au seul baccalauréat professionnel transport spécialité « exploitation des transports ». La dernière session d'examen de ce baccalauréat professionnel aura lieu en 2012. Il sera remplacé par le baccalauréat professionnel « transport » dont la première délivrance aura également lieu en 2012.

Aucun autre diplôme français ou étranger ne pourra être accepté.

La capacité professionnelle requise pour l'exercice d'une activité recourant à l'emploi de véhicules lourds obtenue en France ou dans un pays partie à l'accord sur l'Espace économique européen dispense des formalités nécessaires à l'obtention de la capacité professionnelle en transport léger.

3) Expérience professionnelle

En application de l'article 15-II de l'arrêté du 28 décembre 2011, l'attestation de capacité en transport léger de marchandises est délivrée par le préfet de région lorsque le demandeur fournit la preuve qu'il a dirigé de manière continue, une entreprise de transport public routier de marchandises, durant deux années, sous réserve qu'il n'ait pas cessé cette activité depuis plus de dix ans.

Les dirigeants pouvant prétendre à la validation de leur expérience professionnelle ainsi que les modalités (documents, critères) permettant d'apprécier cette expérience acquise sont identiques à ceux du transport « lourd » (se reporter au 3) du C de la présente fiche).

Les connaissances professionnelles du demandeur pourront être appréciées sur la base du référentiel établi pour l'obtention de l'attestation de capacité professionnelle en transport routier léger de marchandises, repris en annexe III de la décision du 03 février 2012 (bulletin officiel N°3 du 25 février 2012) relative aux référentiels et jury d'examens et aux modèles d'attestation de capacité professionnelle pour l'exercice des activités de transport public routier.

Cas particuliers :

Les personnes assurant la direction permanente et effective d'une entreprise inscrite au registre du commerce et des sociétés (ou au répertoire des métiers) à la date du 2 septembre 1999 et exerçant une activité de transport de marchandises avec des véhicules de moins de 3,5 tonnes ou pour les transports publics de marchandises avec des véhicules motorisés de moins de quatre roues à la date du 1^{er} janvier 2007, et qui n'ont pas cessé leur activité :

- peuvent continuer à bénéficier de la dispense de capacité professionnelle ;
- peuvent faire reconnaître leur expérience professionnelle et obtenir ainsi la capacité professionnelle au transport léger de marchandises.

E - CAPACITE PROFESSIONNELLE POUR LE TRANSPORT ROUTIER DE PERSONNES AU MOYEN DE VEHICULES N'EXCEDANT PAS NEUF PLACES, Y COMPRIS LE CONDUCTEUR

1) Formation et examen

A compter du 1^{er} juillet 2012, un dispositif de formation sanctionné par la réussite à un examen est mis en place pour les transports réalisés avec des véhicules de moins de neuf places, y compris le conducteur. La durée de la formation suivie sera de 140 heures.

Le titre qui sera délivré est l'attestation de capacité professionnelle au transport de personnes au moyen de véhicules n'excédant pas neuf places, y compris le conducteur.

Les modalités de ce nouveau dispositif font l'objet d'une décision publiée au Bulletin officiel.

2) Diplômes

Le programme des baccalauréats professionnels spécialité « exploitation des transports » ou spécialité « transport » ne comporte pas de matière spécifique au transport de personnes, et ne peut donc pas permettre de prétendre à l'obtention de l'attestation de capacité professionnelle de transport de personnes avec des véhicules de moins de neuf places, y compris le conducteur, par équivalence directe.

Pour autant, il est prévu que les titulaires de ce diplôme sont dispensés du suivi de la formation, mais doivent se soumettre à l'examen pour obtenir l'attestation de capacité professionnelle de transport de personnes avec des véhicules de moins de neuf places, y compris le conducteur.

3) Expérience professionnelle

Conformément à l'article 15-I de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif à la délivrance des attestations de capacité professionnelle permettant l'exercice de la profession de transporteur public routier, peuvent obtenir la capacité professionnelle en transport routier de personnes avec des véhicules n'excédant pas neuf places y compris le conducteur, les personnes fournissant la preuve qu'elles ont géré de manière continue et principale une entreprise de transport public routier de personnes durant deux années dès lors qu'elles n'ont pas cessé cette activité depuis plus de dix ans.

Conditions d'appréciation de l'expérience professionnelle :

Les dirigeants pouvant prétendre à la validation de leur expérience professionnelle ainsi que les modalités (documents, critères) permettant d'apprécier cette expérience acquise sont identiques à ceux du transport « lourd » (se reporter au 3) du C de la présente fiche).

L'expérience professionnelle prise en compte devra, conformément aux termes de l'article 15-I de l'arrêté du 28 décembre 2011 relatif à la délivrance des attestations de capacité professionnelle permettant l'exercice de la profession de transporteur public routier, avoir été exercée à titre principal.

Le code « APE » de l'entreprise dans laquelle le dirigeant a exercé pourra être un indice permettant d'apprécier le caractère principal de l'activité de l'entreprise mais ne doit pas être un critère déterminant à lui seul. En effet, l'activité annexe d'une entreprise en matière de transport peut, dans certains cas, revêtir un caractère important en termes de volume d'activité, voire de nombre de véhicules exploités. La répartition du chiffre d'affaires par activité (établie par un expert comptable) peut permettre également d'évaluer l'importance de l'activité.

Les connaissances professionnelles du demandeur pourront être appréciées sur la base du référentiel établi pour l'obtention de l'attestation de capacité professionnelle en transport routier de personnes avec des véhicules n'excédant pas neuf places, conducteur compris, repris en annexe II de la décision du 3 février 2012 (bulletin officiel n°3 du 25 février 2012) relative aux référentiels et jury d'examens et aux modèles d'attestation de capacité professionnelle pour l'exercice des activités de transport public routier.

Cas particuliers :

Entreprises de transport de personnes limitées à 3 véhicules de moins de dix places :

Les DREAL sont invitées à engager une procédure de régularisation de ces entreprises qui exercent leur activité a minima depuis 1994, que cette activité soit exercée à titre principal ou accessoire.

Cette régularisation est permise par le fait qu'elles satisfont déjà à la condition de capacité financière, et que le décret du 16 août 1985 permet de leur attribuer une attestation de capacité professionnelle en transport routier de personnes avec des véhicules n'excédant pas 9 places, conducteur compris, sur la base de leur expérience professionnelle (stage de 20 h et au minimum 2 ans de direction en continu et principal d'une entreprise de transport de personnes).

F -DELIVRANCE DES ATTESTATIONS DE CAPACITE PROFESSIONNELLE

1) Capacité professionnelle pour le transport avec des véhicules « lourds »

Les nouvelles attestations de capacité professionnelle sont établies selon le modèle figurant à l'annexe III du règlement (CE) n° 1071/2009.

Les règles de numérotation des attestations mises en place avant le 4 décembre 2011 sont reconduites. Chaque numéro comporte 11 caractères et se décompose de la manière suivante :

a) une lettre pour la profession:

M pour transport de Marchandises,
V pour le transport de Voyageurs,
C pour Commissionnaires;

b) une lettre pour préciser la voie d'accès :

E pour Examen,
D pour équivalence de Diplôme,
P pour expérience Professionnelle;

c) deux chiffres pour le code INSEE de la région siège d'un jury d'examen ou de la région de délivrance pour les autres voies

d) deux chiffres pour l'année (00 pour l'année 2000)

e) cinq chiffres pour le numéro d'ordre attribué par chaque DREAL

Le terme : « examen » utilisé par le modèle de l'attestation figurant à l'annexe III du règlement précité est conservé tel quel pour toutes les voies de son obtention.

2) Capacité professionnelle pour le transport avec des véhicules « légers » de marchandises et de personnes

La numérotation suit la règle adoptée pour le transport avec des véhicules légers avant le 4 décembre 2011. Le J qui était utilisé pour la capacité professionnelle qui matérialisait le justificatif sera conservé pour le transport de marchandises et étendu au transport de personnes afin de différencier la numérotation des deux types d'attestation.

Comme pour la capacité professionnelle pour le transport avec des véhicules « lourds », les trois voies d'accès existent : E pour l'examen après le suivi d'un stage, D pour les diplômes et P pour l'expérience professionnelle.

Le baccalauréat professionnel en transport de personnes sera traité en tant qu'examen, dès lors qu'il est nécessaire de satisfaire à l'examen de capacité professionnelle pour obtenir l'attestation.

FICHE N° 7 – LE GESTIONNAIRE DE TRANSPORT

I – Réglementation entrant en application le 4 décembre 2011

L'article 4 du règlement (CE) n° 1071/2009 concernant les gestionnaires prévoit qu' « une entreprise qui exerce la profession de transporteur par route désigne une personne physique, le gestionnaire de transport, qui satisfait aux exigences prévues à l'article 3, paragraphe 1, points b) (honorabilité) et d) (capacité professionnelle) et qui :

- a) dirige effectivement et en permanence les activités de transport de l'entreprise ;
- b) a un lien réel avec l'entreprise en étant, par exemple, employé, directeur, propriétaire ou en la dirigeant, ou, si l'entreprise est une personne physique, est cette personne ;
- c) réside dans la Communauté.

Au niveau législatif, les gestionnaires relèvent du code des transports pour les articles L. 3113-1, L. 3113-2, L. 3211-1, L. 3211-2, L. 3452-1 et L. 3452-5-2.

Au niveau réglementaire, cette exigence est définie aux articles 8 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 et 9-1 du décret n° 99-752 du 30 août 1999 qui font référence à l'article 4 du règlement (CE) n° 1071/2009.

Les gestionnaires de transport font l'objet de l'arrêté du 28 décembre 2011 *relatif aux gestionnaires de transport dans les entreprises de transport routier*.

II – Une nouvelle notion de « gestionnaire de transport » remplaçant celle d'attestataire

Le règlement (CE) n° 1071/2009 impose que chaque entreprise emploie un « gestionnaire de transport » résidant dans l'Union européenne, satisfaisant aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle et assumant la direction permanente et effective de l'activité de transport de l'entreprise, ce qui ne modifie pas la réglementation actuelle, sauf sur cinq points:

Des missions renforcées confiées au gestionnaire : les décrets du 16 août 1985 et du 30 août 1999 précités précisent que les missions confiées au gestionnaire incluent notamment la gestion de l'entretien des véhicules affectés à l'activité de transport de l'entreprise, la vérification des contrats et des documents de transport, la comptabilité de base, l'affectation des chargements ou des services aux conducteurs et aux véhicules et la vérification des procédures en matière de sécurité. L'entreprise et le gestionnaire doivent être liés par un contrat qui précise les responsabilités et les missions du gestionnaire de transport (cf. § III.3).

Le gestionnaire « extérieur » prestataire de service : le règlement (CE) n° 1071/2009 permet aux entreprises qui n'ont pas de gestionnaire de recourir aux services d'une personne physique, satisfaisant aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle, habilitée par un contrat de prestation de service, à exercer les tâches d'un gestionnaire pour le compte de l'entreprise. Il fixe un plafond pour le nombre d'entreprises (4) et le nombre de véhicules (50) susceptibles d'être gérées par cette même personne.

Toutefois, comme l'autorise le règlement n° 1071/2009, les décrets du 16 août 1985 et du 30 août 1999 précités ont restreint la possibilité pour un même gestionnaire d'exercer son activité dans 2 entreprises dans la limite de 20 véhicules (cf. IV.3 c).

Le gestionnaire salarié à temps partiel : le recours à un gestionnaire salarié à temps partiel dans une entreprise de transport n'est pas mentionné par le règlement (CE) n° 1071/2009. Cette situation ne doit pas être interprétée comme remettant en cause les dispositions pouvant exister, en matière de droit du travail, au sein des législations de chaque Etat membre. Néanmoins, cette faculté de recourir au temps partiel, pour le cas du gestionnaire, doit être appréciée au regard des éléments qu'il doit être en mesure d'apporter en vue de démontrer qu'il peut diriger effectivement et en permanence les activités de transport de l'entreprise. C'est pourquoi les services en charge de l'instruction des dossiers devront avoir une approche a priori défavorable de ces demandes, dès lors qu'il est établi qu'une quotité de temps de travail insuffisante au sein de l'entreprise est de nature à altérer le caractère effectif et permanent de sa direction.

Toutefois, par exception au principe susmentionné, l'article 2 de l'arrêté du 28 décembre 2011 précité prévoit la possibilité de faire appel à un gestionnaire à temps partiel, dans le cas des **entreprises individuelles à caractère familial** utilisant au maximum 5 véhicules, lorsque le chef d'entreprise n'assume pas lui-même ces fonctions. (cf IV.3 b)

Le gestionnaire dans un groupe d'entreprise de transport : s'agissant d'entreprises de transport ayant un lien juridique entre elles dans le cadre d'un groupe d'entreprises de transport, les décrets du 16 août 1985 et du 30 août 1999 précités prévoient que le gestionnaire dans la maison mère ou une filiale puisse gérer également une ou plusieurs autres filiales dans le même groupe (cf. IV.3 e).

Le stage d'actualisation des connaissances du gestionnaire : les personnes physiques titulaires d'une attestation de capacité professionnelle depuis plus de cinq ans et qui n'ont pas participé à la direction de l'activité de transport d'une entreprise de transport public de personnes, de marchandises, de déménagement ou de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises dans les cinq dernières années, peuvent être assujetties par le préfet de région à suivre une formation dans un centre agréé pour actualiser leurs connaissances avant de pouvoir être désignées gestionnaires de transport (cf. VI).

III – Conditions d'exercice de la direction permanente et effective d'une entreprise de transport routier par un gestionnaire

III.1 – Avoir un lien réel avec l'entreprise

Le gestionnaire doit avoir un lien réel avec l'entreprise en étant soit employé, directeur ou encore en étant le dirigeant.

III.2 – Détenir des délégations de pouvoirs et de signature

Le gestionnaire, de par ses fonctions, représente, engage son entreprise, et agit au nom de celle-ci. A cette fin, il doit disposer expressément des délégations de pouvoirs et de signature, lorsque ces dernières ne résultent pas de l'application directe des statuts de l'entreprise (cas notamment du salarié), afin qu'il puisse assurer sans aucune restriction ses fonctions de direction.

La délégation de pouvoirs, pour qu'elle soit recevable par l'administration, doit être en rapport avec les missions confiées. Elle doit être explicite quant aux responsabilités exercées, notamment quant aux conséquences des infractions qui pourraient être commises par les conducteurs et, en tout état de cause, acceptée par le délégataire.

III.3 – Assurer des missions et responsabilités

L'entreprise et le gestionnaire doivent être liés par un contrat ou par les statuts qui précisent les responsabilités et les missions du gestionnaire de transport.

Les décrets du 16 août 1985 et du 30 août 1999 précités précisent que les missions confiées au gestionnaire incluent notamment la gestion de l'entretien des véhicules affectés à l'activité de transport de l'entreprise, la vérification des contrats et des documents de transport, la comptabilité de base, l'affectation des chargements ou des services aux conducteurs et aux véhicules et la vérification des procédures en matière de sécurité.

III.4 – Critères à respecter en cas de gestion éloignée d'une entreprise

L'évolution des moyens de communication, tout comme les possibilités nouvelles apportées par le développement des systèmes informatiques, doivent pouvoir conduire à accepter les dossiers présentés par les entreprises dont le gestionnaire ne résiderait pas dans le département du siège social de l'entreprise, ou dans un département limitrophe.

En conséquence, le demandeur doit apporter à l'administration tous les éléments relatifs à l'organisation de l'entreprise et aux outils informatiques dont il dispose permettant à l'administration de vérifier qu'il possède les moyens d'intervenir à tout moment, de façon effective et permanente, malgré son éloignement. Cet éloignement ne doit pas conduire à rendre le contrôle de l'activité des salariés inopérant.

La justification de ces moyens pourra être fournie par tout support : décisions d'assemblées générales, organigrammes ou documents internes s'ils ont fait l'objet de publication, lettres de mission, délégations de pouvoir, recensement des outils informatiques (logiciels, connexions internet et réseaux de communication...). L'administration est fondée à rejeter une demande qui s'appuierait sur des justifications insuffisantes.

IV – Qui peut être gestionnaire ?

IV.1 – Le cadre général

Les fonctions de gestionnaire de transport sont assurées dans les conditions suivantes :

- dans une entreprise individuelle, le chef d'entreprise assure lui-même de telles fonctions.
- un salarié qui détient, de par son contrat de travail, les délégations de pouvoir et de signature lui permettant d'assurer ses fonctions, peut être gestionnaire de transport, dès lors qu'il est employé au niveau de l'encadrement et qu'il perçoit une rémunération au niveau prévu par la convention collective du transport.
- lorsqu'il n'est pas salarié, le gestionnaire de transport doit être un mandataire social qui perçoit une rémunération spécifique à sa fonction de gestionnaire. Il a statutairement le pouvoir d'engager l'entreprise ou, par défaut, a reçu une délégation limitée, le cas échéant, aux missions visées au troisième alinéa de l'article 1er de l'arrêté du 28 décembre 2011 précité. Cette délégation est acceptée par les instances délibératives de l'entreprise.

La personnalité juridique confère à l'entreprise la faculté de se gérer en toute indépendance, de passer tout acte conforme avec son projet social et en particulier, celle de contracter avec des tiers. L'existence de liens économiques et financiers entre différentes entreprises ne peut remettre en cause ce principe d'indépendance juridique. Ainsi, en règle générale, c'est donc sur une seule entreprise, personne morale ou physique, juridiquement indépendante, que pèse l'obligation de satisfaire aux conditions d'accès à la profession (établissement, capacité professionnelle, honorabilité, capacité financière) et d'accès au marché (licences de transport et autorisations de transport).

Les succursales ou établissements secondaires d'une entreprise ne sont pas dotés de la personnalité juridique. Le gestionnaire sera donc celui du siège de l'entreprise.

IV.2 – Rémunération du gestionnaire

Le bénévolat ne peut pas être accepté dans le cas d'une entreprise économiquement structurée 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 déclinaison de ce principe permet d'apporter certaines précisions pour les cas suivants :

S'il est fait appel à un salarié, son niveau de rémunération devra, en tout état de cause, être cohérent avec son degré de responsabilité et le temps qu'il consacre à l'entreprise. La convention collective du transport devra servir de référence pour l'appréciation des rémunérations qui seront présentées, celles-ci devant se situer au moins au 1^{er} niveau de cadre de cette convention collective.

Pour les entreprises individuelles, il n'existe aucune disposition législative ou réglementaire encadrant la rémunération du chef d'entreprise.

S'agissant des coopératives d'entreprises de transport, dans le cas où le gestionnaire de transport d'une coopérative en est aussi son représentant légal, cette dernière doit, par décision, en fixer la rémunération, dont le niveau doit se situer au moins au 1^{er} niveau de cadre de la convention collective du transport.

Dans le cas où le représentant légal gestionnaire de transport de la coopérative est également représentant légal gestionnaire de transport d'une entreprise adhérente de celle-ci, un assouplissement à cette règle peut être accepté, à condition que la rémunération qui lui est versée par la coopérative ne soit pas inférieure à 25 % de la rémunération d'un cadre telle qu'elle résulte de la convention collective du transport.

IV. 3 – Les cas particuliers

a) Le cas du responsable légal étranger et gestionnaire d'une entreprise établie en France

En vertu des accords conclus par les États membres de l'Organisation Mondiale du Commerce (OMC), les ressortissants des États membres disposent du droit d'établissement.

Il en résulte que les entreprises de transport public routier de marchandises et de location de véhicules avec conducteur destinés au transport de marchandises et les entreprises de transport de personnes ont la liberté de s'établir en France, sous réserve du respect des conditions françaises d'accès à la profession.

La liste des États membres de l'OMC peut être consultée sur le site internet de l'organisation.

Un responsable légal étranger et gestionnaire d'une entreprise établie en France, issu d'un État non membre de l'OMC, ne pourra pas exercer en France, sauf si l'Etat dont ce ressortissant est membre a passé un accord bilatéral avec la France.

b) Le cas du gestionnaire dans une entreprise individuelle à caractère familial

De manière générale dans une entreprise individuelle, c'est le chef d'entreprise qui assume lui-même les fonctions de gestionnaire.

Toutefois, l'article 2 de l'arrêté du 28 décembre 2011 précité permet, lorsque l'entreprise individuelle a un caractère familial et qu'elle utilise au maximum cinq véhicules, que les fonctions de gestionnaire de transport puissent également être assurées, y compris à temps partiel, par le conjoint du chef d'entreprise, par une personne ayant conclu un PACS avec ce dernier ou par une personne possédant un lien de parenté direct avec lui : grands-parents, parents, enfants, petits-enfants, frères, sœurs.

La dénomination d'entreprise individuelle familiale s'applique aux différents statuts d'entreprise suivants :

Personnes physiques :

- Entrepreneurs individuels ;
- Entrepreneurs individuels à responsabilité limitée (EURL).

Personnes morales :

- Entreprise unipersonnelle à responsabilité limitée (EURL) ;
- SARL quel que soit le nombre d'associés disposant d'un lien de parenté direct avec le chef d'entreprise ;
- Société par actions simplifiée unipersonnelle (SASU).

(Voir les situations 1 et 2 illustrées à l'annexe à la présente fiche :

« 1 - Gestionnaire salarié à temps complet dans une seule entreprise de transport routier »

« 2 - Gestionnaire salarié à temps partiel dans une entreprise de transport routier »)

c) le cas du gestionnaire « extérieur » prestataire de service

Dans le respect du règlement (CE) n° 1071/2009, les décrets du 16 août 1985 et du 30 août 1999 ont institué la possibilité pour les entreprises de transport routier de recourir à une personne physique satisfaisant aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle, habilitée par un contrat de prestation de service à exercer les tâches de gestionnaire pour le compte de l'entreprise. Cette personne ne peut cependant exercer son activité que dans la limite de 2 entreprises et de 20 véhicules.

Dans ce cas, le gestionnaire de transport peut être prestataire à titre individuel ou salarié dans une entreprise de prestation de services, laquelle passe le contrat de prestation de services avec l'entreprise de transport routier.

Le contrat conclu entre l'entreprise de transport et l'entreprise de prestation de services est de nature commerciale. Le gestionnaire de transport qui est salarié de l'entreprise de prestation de services n'est ni auto-entrepreneur, ni entreprise individuelle, ni société.

La limite de 2 entreprises et 20 véhicules s'applique à la personne physique gestionnaire de transport, et non à l'entreprise de prestation de services.

Cette entreprise de prestation de services peut avoir dans ses effectifs un nombre qui n'est pas limité de gestionnaires de transport.

Une entreprise de prestation de services n'a pas à être inscrite au registre des transporteurs. Seules les personnes de cette entreprise, associées ou salariées, qui exercent des fonctions de gestionnaire de transport au titre de la prestation de services, doivent être titulaires de l'attestation de capacité professionnelle.

Afin de s'assurer du caractère permanent et effectif de la fonction de gestionnaire assurée par la personne physique désignée pour le compte de l'entreprise de transport routier, le contrat de prestation de services devra notamment préciser de façon détaillée la description, la quantification et la valorisation en temps passé des missions confiées.

d) Le cas du gestionnaire gérant majoritaire ou gérant minoritaire dans une SARL

Le gérant d'une entreprise est un mandataire social et n'est pas salarié de l'entreprise. La rémunération qu'il perçoit pour ses fonctions de gérant n'est pas la contrepartie d'une activité. Les règles du droit du travail ne sont pas applicables : un décompte en temps de travail ne lui est pas imposé.

Remarque préalable : le décompte des parts d'un gérant doit intégrer les éventuelles parts détenues par son conjoint ou PACS et/ou ses enfants de moins de 18 ans.

Un gérant majoritaire est soit un mandataire social unique ayant plus de 50 % des parts de l'entreprise, soit un mandataire social associé appartenant à un collège de gérance cumulant plus de 50 % des parts, dit collège de gérance majoritaire.

S'il assure également les fonctions de gestionnaire, il ne peut exercer ces fonctions dans le cadre d'un contrat de travail en plus de ses fonctions de gérant.

Les fonctions de gestionnaire devront être rémunérées séparément de celles prévues pour son mandat social. Cette rémunération spécifique devra être prévue par les statuts de la société, l'assemblée des associés en fixant le montant. Elle ne constituera pas un salaire mais un traitement fixe ou proportionnel au chiffre d'affaires ou aux bénéfices, ou d'une combinaison des deux. Le niveau de cette rémunération pourra se situer au moins au 1er niveau de cadre de la convention collective « Transports ».

Lorsque le gérant majoritaire souhaitant être gestionnaire appartient à un collège de gérance majoritaire, il convient de vérifier le niveau de parts qu'il détient en qualité de gérant. En effet, la possession d'un faible pourcentage des parts de l'entreprise peut être assimilée à la présence d'un « homme de paille ».

En dehors de la situation évoquée ci-dessus, un gérant majoritaire gestionnaire d'une entreprise peut être salarié à l'extérieur de l'entreprise de transport.

Un gérant minoritaire (ou égalitaire) est soit un mandataire social unique ayant au plus 50 % des parts dans une entreprise, soit un mandataire social associé à un collège de gérance cumulant au plus 50 % des parts, dit collège de gérance minoritaire.

Pour assurer les fonctions de gestionnaire au sein de l'entreprise, le gérant minoritaire doit autant que possible disposer d'un contrat de travail respectant certaines règles : le contrat de travail doit correspondre à un emploi effectif et distinct des fonctions de la gérance, le gestionnaire devant être en position de subordination. Cette situation ne peut se rencontrer que lorsque l'entreprise comporte un parc de véhicules important.

Lorsque la taille de l'entreprise ne permet pas de dissocier les fonctions de gérant de celles de gestionnaire, le gérant minoritaire doit percevoir une rémunération spécifique à ses fonctions de gestionnaire.

Il ne peut exercer d'autres fonctions en étant salarié d'une autre entreprise (de transport ou non), ni en étant gérant minoritaire et gestionnaire dans une autre entreprise de transport.

Dans tous les cas, le niveau de rémunération perçue par le gestionnaire gérant minoritaire devra se situer au moins au 1er niveau de cadre de la convention collective « Transports ».

e) Le cas du gestionnaire dans un groupe d'entreprises et filiales d'entreprises

S'agissant d'entreprises de transport ayant un lien juridique entre elles dans le cadre d'un groupe d'entreprises de transport, les décrets du 16 août 1985 et du 30 août 1999 précités prévoient que le gestionnaire dans la maison mère ou une filiale puisse gérer également une ou plusieurs autres filiales dans le même groupe.

L'article L.233-1 du code du commerce prévoit que lorsqu'une société possède plus de la moitié du capital d'une autre société, la seconde est considérée comme filiale de la première.

Les phénomènes d'intégration économique et financière (constitution de groupe par rachat d'entreprises ou filiation de certaines activités ou autres moyens) peuvent conduire à concentrer les instruments décisionnels de l'activité commune du groupe entre les mains d'un ou plusieurs responsables de ce groupe. Ainsi, comme le prévoient les décrets du 16 août 1985 et du 30 août 1999 et l'arrêté du 28 décembre 2011 précités, l'administration peut admettre qu'une même personne puisse assurer la direction permanente et effective de plusieurs entreprises distinctes appartenant au même groupe économique.

L'acceptation d'une telle demande ne peut se justifier que si deux conditions sont remplies :

- le groupement économique est démontré ;
- la responsabilité effective du demandeur dans des fonctions de direction dans une ou plusieurs entreprises ne fait aucun doute.

Condition de constitution du groupement économique :

Aux termes de l'article L.233-3 du code du commerce, une société est considérée comme en contrôlant une autre :

1° Lorsqu'elle détient directement ou indirectement une fraction du capital lui conférant la majorité des droits de vote dans les assemblées générales de cette société ;

2° Lorsqu'elle dispose seule de la majorité des droits de vote dans cette société en vertu d'un accord conclu avec d'autres associés ou actionnaires et qui n'est pas contraire à l'intérêt de la société ;

3° Lorsqu'elle détermine en fait, par les droits de vote dont elle dispose, les décisions dans les assemblées générales de cette société ;

4° Lorsqu'elle est associée ou actionnaire de cette société et dispose du pouvoir de nommer ou de révoquer la majorité des membres des organes d'administration, de direction ou de surveillance de cette société.

Elle est présumée exercer ce contrôle lorsqu'elle dispose directement ou indirectement, d'une fraction des droits de vote supérieure à 40 % et qu'aucun autre associé ou actionnaire ne détient directement ou indirectement une fraction supérieure à la sienne. Ces dispositions sont également applicables aux holdings.

Condition de responsabilité effective du gestionnaire dans les fonctions de direction des entreprises :

La personne désignée comme dirigeant effectivement et en permanence la ou les entreprises de transport constitutives de tout ou partie d'un ensemble économique doit être en mesure de démontrer que les missions exercées pour chacune des sociétés considérées sont de nature à satisfaire sans équivoque à l'exigence réglementaire du niveau de responsabilité requis.

Ainsi des fonctions subalternes ou sans rapport direct avec l'activité de transport ne sauraient être acceptées pour cette personne au sein d'une des sociétés, même si des fonctions de niveau suffisant étaient assurées dans une autre.

f) Le cas du gestionnaire dans des entreprises structurées juridiquement comme un groupe

Un autre cas se rencontre notamment lorsqu'un chef d'entreprise décide, afin de mieux accompagner la phase de développement de son entreprise, de créer des sociétés spécialisées par type d'activité (location de véhicules, transport et logistique, exploitation...) tout en gardant la majorité des parts dans chacune d'elles. Ce cas peut être admis comme un groupe d'entreprises, à la condition que chacune des filiales dont l'activité se rapporte à du transport routier soit immatriculée au registre national des entreprises de transport routier.

g) Le cas du gestionnaire dans les coopératives d'entreprises de transport

S'agissant des coopératives d'entreprises de transport, un gestionnaire de transport d'une entreprise adhérente d'une coopérative peut également être gestionnaire de transport de cette dernière, dans les conditions prévues par l'arrêté du 28 décembre 2011 précité et la présente circulaire, notamment quant à sa rémunération (cf. infra).

V – Cumul de statuts

a) Principe général

Le règlement (CE) n° 1071/2009 impose que chaque entreprise emploie un « gestionnaire de transport » résidant dans l'Union européenne, satisfaisant aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelle et assumant la direction permanente et effective de l'activité de transport de l'entreprise.

Compte tenu de l'importance des missions et responsabilités confiées à ce gestionnaire, un emploi à plein temps doit constituer la règle générale, sous réserve de l'application du droit du travail au salarié, et sous réserve dans ce cas que la personne démontre qu'elle peut diriger effectivement et en permanence les activités de transport de l'entreprise

C'est ainsi qu'il ne peut être admis qu'une personne puisse être gestionnaire salarié à temps partiel dans une entreprise de transport routier et agent salarié dans une autre entreprise.

Cette même exclusion s'applique aux gérants minoritaires gestionnaires d'entreprises de transport routier, car, en qualité de gestionnaire, ils sont soit salariés avec un contrat de travail, soit assimilés salariés au sens de la réglementation sociale, et ne peuvent pas en conséquence cumuler à la fois les fonctions de gestionnaire dans deux entreprises de transport routier, ou de gestionnaire d'une entreprise et de salarié dans une autre entreprise.

(Voir les situations 3, 4 et 9 illustrées à l'annexe à la présente fiche :

« 3 - Gestionnaire salarié à temps partiel dans une entreprise de transport routier et agent salarié dans une autre entreprise de nature différente »

« 4 - Gestionnaire salarié à temps partiel dans une entreprise de transport routier et agent salarié dans une autre entreprise de nature différente »

« 9 - Gestionnaire gérant minoritaire dans plusieurs entreprises de transport routier »)

Quelques exceptions à cette règle générale sont toutefois prévues par la réglementation européenne ou nationale, ou peuvent également être prises en considération :

b) Possibilité pour un gestionnaire à temps partiel dans une entreprise individuelle à caractère familial de transport routier, d'être salarié à temps partiel dans une autre entreprise de nature différente

Comme déjà évoqué au IV.3, l'arrêté du 28 décembre 2011 précité ne rend possible le recours à la présence d'un gestionnaire à temps partiel que dans les entreprises individuelles à caractère familial utilisant au maximum 5 véhicules, lorsque le chef d'entreprise n'assume pas lui-même ces fonctions.

Ce gestionnaire à temps partiel ne peut toutefois être que le conjoint du chef d'entreprise, ou une personne ayant conclu un PACS avec ce dernier, ou une personne possédant un lien de parenté direct avec lui (cf IV.3 b).

Dans ce cas, ce gestionnaire à temps partiel peut exercer en qualité de salarié à temps partiel dans une autre entreprise, sous réserve qu'elle ne soit pas de même nature car cela générerait un conflit d'intérêt entre les deux entreprises considérées.

(Voir la situation 4 illustrée à l'annexe à la présente fiche : « Gestionnaire salarié à temps partiel dans une entreprise de transport routier et agent salarié dans une autre entreprise de nature différente »)

c) Possibilité de faire appel à un gestionnaire extérieur jusqu'à 2 entreprises et 20 véhicules

Comme déjà évoqué au II, le règlement (CE) n° 1071/2009 permet aux entreprises qui n'ont pas de gestionnaire de recourir aux services d'un gestionnaire extérieur, les décrets du 16 août 1985 et du 30 août 1999 précités ayant limité le nombre d'entreprises susceptibles d'être gérées par le même gestionnaire à 2 et le nombre de véhicules gérés par ce même gestionnaire à 20.

Afin de s'assurer du caractère permanent et effectif de la fonction de gestionnaire assurée par cette personne pour le compte des deux entreprises, le contrat de prestation de services devra notamment préciser de façon détaillée la description, la quantification et la valorisation en temps passé des missions confiées à la personne désignée,

(Voir la situation 5 illustrée à l'annexe à la présente fiche : « Gestionnaire extérieur dans plusieurs entreprises de transport routier »)

d) Possibilité de disposer d'un gestionnaire salarié dans un groupe d'entreprise de transport routier

Comme déjà évoqué au IV.3, les décrets du 16 août 1985 et du 30 août 1999 précités prévoient que le gestionnaire dans la maison mère ou une filiale d'un groupe d'entreprises de transport routier peut gérer également une ou plusieurs autres filiales dans le même groupe.

La personne désignée comme dirigeant effectivement et en permanence les entreprises de transport routier constitutives de tout ou partie d'un ensemble économique doit cependant être en mesure de démontrer que les missions exercées pour chacune des sociétés considérées sont de nature à satisfaire sans équivoque à l'exigence réglementaire du niveau de responsabilité requis.

(Voir la situation 6 illustrée à l'annexe à la présente fiche : « Gestionnaire dans un groupe d'entreprises de transport routier »)

e) Possibilité pour un gérant majoritaire de 2 entreprises de transport routier indépendantes juridiquement d'être gestionnaire pour le compte de ces 2 entreprises

Les deux sociétés sont indépendantes et n'ont pas de lien juridique entre elles. La personne qui assure les fonctions de gestionnaire appartient dans les deux sociétés à un collège de gérance majoritaire. Elle n'est donc pas tenue par un contrat de travail et peut donc organiser son temps entre les deux sociétés.

Elle doit toutefois percevoir en sa qualité de gestionnaire une rémunération correspondant à ses fonctions pouvant se situer au moins au 1er niveau de cadre de la convention collective « Transports ».

Egalement, comme précisé au IV.3 d, le niveau de parts détenu par la personne en qualité de gérant dans les deux sociétés devra être significatif.

(Voir la situation 7 illustrée à l'annexe à la présente fiche : « Gestionnaire gérant majoritaire dans plusieurs entreprises de transport routier »)

f) Possibilité pour un gérant majoritaire d'une entreprise de transport routier d'être gestionnaire de cette entreprise et d'être salarié dans une autre entreprise de nature différente

De la même façon que dans le cas précédent, la personne n'est pas tenue par un contrat de travail et peut donc organiser son temps au sein de l'entreprise de transport routier dont elle est gestionnaire, en dehors du temps qu'elle consacre à son activité de salarié

Toutefois, la personne doit être salariée dans une entreprise de nature différente sauf à constituer un conflit d'intérêt.

Elle doit toutefois percevoir en sa qualité de gestionnaire une rémunération correspondant à ses fonctions pouvant se situer au moins au 1er niveau de cadre de la convention collective « Transports ».

(Voir la situation 8 illustrée à l'annexe à la présente fiche : « Gestionnaire gérant majoritaire dans une entreprise de transport routier et agent salarié dans une autre entreprise »)

VI – Le stage d'actualisation des connaissances des gestionnaires n'ayant pas exercé dans les 5 dernières années

En application du paragraphe 6 de l'article 8 du règlement (CE) n° 1071/2009, du VIII de l'article 7 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 et du VII de l'article 9 du décret n° 99-752 du 30 août 1999, les personnes physiques titulaires d'une attestation de capacité professionnelle et qui n'ont pas participé à la direction de l'activité de transport d'une entreprise de transport public de personnes, de marchandises, de déménagement ou de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises dans les cinq dernières

années, peuvent être assujetties par le préfet de région à suivre une formation agréée pour actualiser leurs connaissances avant de pouvoir être désignées gestionnaires de transport.

Sont soumises à ces dispositions les personnes ne pouvant démontrer à l'aide de tout document d'entreprise qu'elles ont exercé des fonctions de responsabilité dans la gestion de l'activité de transport, de déménagement ou de location d'une entreprise durant les cinq dernières années.

La formation a une durée de 35 heures. Élaborée sur la base d'un référentiel défini en partenariat avec les organismes de formation, elle porte sur l'ensemble des matières énoncées dans une liste spécifique qui fait l'objet d'une décision du directeur chargé des transports routiers publiée au Bulletin officiel du ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement.

VII – Perte d'honorabilité du gestionnaire de transport

Les décrets du 16 août 1985 et du 30 août 1999 précités accordent désormais aux entreprises un délai maximum de six mois pour procéder au remplacement du gestionnaire de transport qui aura perdu son honorabilité et qui, par voie de conséquence, ne pourra se prévaloir de sa capacité professionnelle tant qu'il n'aura pas été réhabilité.

VIII – Décès, incapacité physique et départ du gestionnaire de transport

En cas de décès ou d'incapacité physique du gestionnaire de transport, les décrets du 16 août 1985 et du 30 août 1999 précités accordent aux entreprises un délai maximum de neuf mois pour procéder à son remplacement.

En revanche, en cas de départ de l'entreprise du gestionnaire de transport, un délai maximum de six mois est accordé en application des mêmes dispositions que celles prévues en cas de la perte d'honorabilité d'un gestionnaire de transport.

annexe : principales situations relatives au statut du gestionnaire dans une entreprise de transport routier

Situation	Exemple	Possibilité
1 - Gestionnaire salarié à temps complet dans une seule entreprise de transport routier	G salarié à 100% dans entreprise de transport routier de personnes ou de marchandises	OUI
2 - Gestionnaire salarié à temps partiel dans une seule entreprise de transport routier	G salarié à 80% dans entreprise de transport routier de personnes ou de marchandises	NON ... sauf si DPE assurée
		OUI ... si entreprise familiale, si lien direct, et dans la limite de 5 véhicules
3 - Gestionnaire salarié à temps partiel dans plusieurs entreprises de transport routier de même nature	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 45%;">G salarié à 40% dans une entreprise de transport routier de personnes</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 45%;">G salarié à 60% dans une entreprise de transport routier de personnes</div> </div>	NON ... car pas de cumul d'emploi salarié, et de conflit d'intérêt
4 - Gestionnaire salarié à temps partiel dans une entreprise de transport routier et agent salarié dans une autre entreprise de nature différente	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 45%;">G salarié à 60% dans une entreprise de transport routier de marchandises</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 45%;">Agent salarié à 40% dans une entreprise quelconque hors TRM</div> </div>	NON ... car pas de cumul d'emploi salarié
		OUI ... si entreprise familiale, si lien direct, et dans la limite de 5 véhicules
5 - Gestionnaire « extérieur » prestataire de service pour plusieurs entreprises de transport routier	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 100px; margin: 0 auto;">G prestataire</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 150px;">Entreprise de transport routier</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 150px;">Entreprise de transport routier</div> </div>	OUI ... dans la limite de 2 entreprises et 20 véhicules
6 - Gestionnaire dans un groupe d'entreprises de transport routier	<div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 300px; margin: 0 auto;">G salarié dans maison mère ou filiale gestionnaire pour filiales A, B et C</div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 80px;">Filiale A</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 80px;">Filiale B</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 80px;">Filiale C</div> </div>	OUI ... si DPE assurée dans chaque filiale
7 - Gestionnaire gérant majoritaire dans plusieurs entreprises de transport routier	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 45%;">G majoritaire dans entreprise de transport routier A</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 45%;">G majoritaire dans entreprise de transport routier B</div> </div>	OUI Pas de contrat de travail dans entreprises A et B, mais rémunération correspondant aux fonctions exercées
8 - Gestionnaire gérant majoritaire dans une entreprise de transport routier et agent salarié dans une autre entreprise	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 45%;">G majoritaire dans entreprise de transport A</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 45%;">Agent salarié dans entreprise quelconque B mais de nature différente</div> </div>	OUI Pas de contrat de travail dans entreprise A, mais rémunération correspondant aux fonctions exercées
9 - Gestionnaire gérant minoritaire dans plusieurs entreprises de transport routier	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 45%;">G minoritaire dans entreprise de transport routier A</div> <div style="border: 1px solid black; border-radius: 10px; padding: 5px; width: 45%;">G minoritaire dans entreprise de transport routier B</div> </div>	NON Un gérant minoritaire étant salarié ou assimilé salarié, cette situation est analogue à la situation 3

G : gestionnaire de l'entreprise de transport considérée

DPE : direction permanente et effective d'une entreprise de transport routier

FICHE N° 8 – LES REGIMES DEROGATOIRES EN TRANSPORT DE PERSONNES

I. – Réglementation en vigueur avant le 4 décembre 2011

L'article 5 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes prévoit plusieurs régimes dérogatoires qui dispensent des conditions de capacité financière et professionnelle les entreprises suivantes :

Articles	Appellation	Qui	Services	Véhicules
5 §4 a	Particulier ou association	Particulier ou association	Transport scolaire et services à la demande, si carence offre de transport	1 véh. ≤ 9 places
5 §4 b	Accessoire	Entreprise n'exerçant pas une activité principale de transport public routier de personne	Transport public routier de personnes	1 véhicule
5 §4 c	Petits trains routiers touristiques	Entreprise de petits trains routiers touristiques	Services occasionnels à la place	Véhicules autres que autocars et autobus
5 §4 d	Régies de transport	Régies de transport de collectivités territoriales	Transports à fin non commerciale	2 véhicules
5 §5	Taxis (1)	Entreprise de taxis titulaires d'une autorisation de stationnement	Services réguliers ou à la demande	1 véh. ≤ 9 places

(1) si entreprise de taxi titulaire de la carte professionnelle, inscription de plein droit au registre des transporteur, pour la condition d'honorabilité.

II. - Réglementation applicable à partir du 4 décembre 2011

Le décret n° 2011-2045 du 28 décembre 2011 portant diverses dispositions relatives à l'accès à la profession de transporteur routier et à l'accès au marché du transport routier prévoit les modifications suivantes à ces régimes dérogatoires :

- limitation du régime dérogatoire 5 §4 b aux entreprises exerçant en activité accessoire une activité de services réguliers et à la demande avec un seul véhicule n'excédant pas 9 places y compris le conducteur ;
- ouverture de l'article 5 §5 aux entreprises de taxis utilisant un seul véhicule léger à tous les types de transports publics routiers de personnes ;
- capacité professionnelle allégée , par examen, ou équivalence puis examen, pour les entreprises n'exploitant que des véhicules n'excédant pas 9 places ;
- système de régularisation des entreprises désormais exclues du régime prévu à l'article 5 §4 b) en 3 ans avant le 4 décembre 2014.

Régimes dérogatoires après le 4 décembre 2011 – Dispenses de capacités professionnelle et financière :

Articles	Appellation	Qui	Services	Véhicules
5 §4 a	Particulier ou association	Particulier ou association	Transport scolaire et services à la demande, si carence offre de transport	1 véh. ≤ 9 places
5 §4 b	Accessoire	Entreprise n'exerçant pas une activité principale de transport public routier de personne	Services réguliers ou services à la demande	1 véh. ≤ 9 places
5 §4 c	Petits trains routiers	Entreprise de petits trains routiers touristiques	Services occasionnels à la place	Véhicules autres que autocars et autobus
5 §4 d	Régies de transport	Régie de transport de collectivités territoriales	Transports à fin non commerciale	2 véhicules
5 § 5	Taxis (1)	Entreprise de taxis	Transport public routier de personnes	1 véh. ≤ 9 places

(1) si entreprise de taxi titulaire de la carte professionnelle, inscription de plein droit au registre des transporteurs pour la condition d'honorabilité.

III. – Objectifs visés par les nouvelles dispositions

Les objectifs visés par ces nouvelles dispositions qui ne concernent que les régimes dérogatoires visés aux 5 §4 b) et 5 §5 sont les suivants :

- canaliser les inscriptions sous le régime dérogatoire 5 §4 b) pour les services occasionnels ;
- régulariser et professionnaliser les entreprises effectuant des services occasionnels de transport routier public de personnes avec un seul véhicule sous couvert de l'activité 5 §4 b) ;
- maintenir la souplesse existante pour la réalisation de services réguliers de transport dans les territoires ruraux pouvant être difficilement desservis.

La limitation du régime dérogatoire prévu à l'article 5 §4 b) amène ainsi à exclure désormais de ce régime :

- Les entreprises qui exercent aujourd'hui en activité accessoire une activité de transport routier public collectif de personnes avec un autocars ou un autobus, et qui devront s'inscrire dans le droit commun se rapportant aux entreprises exerçant avec des véhicules de plus de 9 places au plus tard le 4 décembre 2014 ;
- Les entreprises qui exercent aujourd'hui en activité accessoire une activité de transport routier public de personnes ne relevant pas des services réguliers ou à la demande (c'est à dire des services occasionnels) avec des véhicules n'excédant pas 9 places y compris le conducteur et qui devront régulariser leur situation avant le 4 décembre 2014.

IV- Système de régularisation des entreprises

Les entreprises désormais exclues du régime prévu à l'article 5 §4 b), ne pourront plus bénéficier des dispenses de capacités professionnelle et financière et devront satisfaire à toutes les conditions d'accès à la profession, si elles souhaitent poursuivre leur activité.

Elles disposent d'un délai de trois ans, à compter du 4 décembre 2011, soit **avant le 4 décembre 2014**, pour satisfaire aux exigences de capacités professionnelle et financière. A défaut, ces entreprises pourront faire l'objet d'une mesure d'interdiction d'exercice de l'activité de transport public routier de personnes.

En ce qui concerne la capacité professionnelle, la personne assurant la direction effective et permanente de l'activité de transport de l'entreprise devra justifier qu'elle est titulaire, soit de l'attestation de capacité professionnelle en transport routier de personnes (capacité professionnelle de droit commun), soit de l'attestation de capacité professionnelle en transport routier de personnes avec des véhicules n'excédant pas neuf places, y compris le conducteur. Pour l'obtention de cette dernière capacité, il convient de se reporter à la fiche n°6, II de la présente circulaire.

Ces entreprises devront être accompagnées par les DREAL afin de leur apporter toute information permettant de régulariser leur situation : obtention de l'attestation de la capacité professionnelle par la voie de l'examen, en transport lourd ou en transport léger, dispositifs de formation existants, poursuite de leur activité dans le cadre d'un régime dérogatoire existant, limité à un seul véhicule léger ou dans le seul cadre d'un service conventionné de transport.

V – Cas des entreprises de taxis

Les entreprises de taxis pouvaient avant le 4 décembre 2011 être inscrites, soit sous le régime dérogatoire du 5 §4 b), soit sous le régime du 5 §5.

Après le 4 décembre 2011, les taxis souhaitant exercer une activité autre que les services réguliers ou à la demande devront s'inscrire sous le régime de l'article 5 §5, lequel leur permet désormais d'exercer tout type d'activité de transports (service occasionnel, régulier ou à la demande).

Dans les faits, il est vraisemblable que l'ensemble des entreprises de taxis devrait, à terme, s'inscrire dans le cadre du régime de l'article 5 §5, lequel leur permet désormais de réaliser tout type de transport routier, avec un seul véhicule. La licence et sa copie conforme comporteront ainsi la mention : «Entreprises de taxis exerçant une activité de transport public routier de personnes au moyen d'un seul véhicule n'excédant pas neuf places, conducteur compris, ou un véhicule taxi. », exercée au titre de l'article 5 §5 du décret n° 85-891 du 16 août 1985.

Afin de faciliter les traitements des dossiers par les DREAL, le décret a prévu que les entreprises de taxis inscrites au registre avant le 4 décembre 2011 conservent le bénéfice de leur inscription sous le régime de l'article 5 §4 b), jusqu'à la date d'échéance de leur licence de transport intérieur, tout en pouvant exercer l'activité prévue à l'article 5 §5, c'est à dire tout type d'activité de transport public routier. Après l'échéance de leur licence, les entreprises de taxis pourront être inscrites sous le régime de l'article 5 §5.

FICHE N° 8 -1 – LES PETITS TRAINS ROUTIERS TOURISTIQUES

A - Conditions permettant l'exercice de la profession de transporteur public par petit train routier touristique

Les conditions d'exercice de la profession de transporteur public par petit train routier touristique sont soumises aux règles suivantes :

1 – Etre inscrit au registre des transporteurs

Effectuant une activité de transport public de personnes, les entreprises de petits trains routiers touristiques doivent être inscrites au registre des transporteurs. Elles bénéficient du régime dérogatoire prévu à l'article 5§4 c) du décret 85-891 du 16 août 1985 modifié.

A ce titre, il leur est délivré une licence de transport intérieur d'une durée de validité de 10 ans (article 11 du décret précité).

2 – Détenir un arrêté préfectoral relatif à la circulation d'un petit train routier touristique

La circulation d'un petit train routier touristique est soumise à la délivrance d'un arrêté préfectoral de circulation, prévu à l'article 5 de l'arrêté du 2 juillet 1997 définissant les caractéristiques et les conditions d'utilisation des véhicules autres que les autocars et les autobus, destinés à des usages de tourisme et de loisirs, modifié par arrêté du 28 décembre 2011.

❖ *Durée de validité de l'arrêté préfectoral*

L'arrêté préfectoral est délivré pour une durée de 10 ans, s'alignant ainsi sur la durée de validité de la licence de transport intérieur.

L'arrêté préfectoral peut également, pour cette même durée, être délivré pour une activité ponctuelle, se renouvelant tous les ans, sous réserve que ni la composition du train, ni l'itinéraire emprunté ne soient modifiés d'une année sur l'autre. A défaut, une nouvelle demande devra être déposée dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

❖ *Déplacements du petit train routier touristique sans passager :*

L'article 5 de l'arrêté du 2 juillet 1997 précité, indique que l'arrêté préfectoral peut prévoir les déplacements sans passager du petit train routier touristique, pour les besoins d'exploitation du service.

Ces déplacements à vide devront être précisés dans la demande (cf. annexe IIc). Ces déplacements correspondent à ceux, pouvant être quotidiens, nécessaires pour permettre l'exploitation du service : déplacement du lieu de stationnement au lieu de prise en charge des voyageurs et retour au garage, déplacements pour l'approvisionnement en carburant.

N'entrent pas dans ce cadre, les trajets effectués hors agglomération (pour se rendre au centre de contrôle technique par exemple), qui sont soumis aux conditions de droit commun du code de la route et nécessitent une autorisation de circulation particulière.

❖ ***Un nouveau document à joindre à la demande : le règlement de sécurité d'exploitation***

Ce nouveau document d'exploitation établi par l'entreprise est à joindre à la demande d'arrêté préfectoral. Il répond à l'une des recommandations formulées par le Bureau Enquête Accident, dans son rapport consécutif à l'accident du petit train routier touristique de Marseille, en mai 2010.

De format libre, le règlement de sécurité d'exploitation est établi par l'exploitant du petit train routier touristique. Il a pour objet de répertorier les éventuels points sensibles du circuit, en recommandant, le cas échéant, des adaptations de conduite.

Le règlement de sécurité d'exploitation pourra être soumis au maire et aux gestionnaires de voirie, en complément de la demande d'avis prévue l'article 5 de l'arrêté du juillet 1997 modifié (1^{er} alinéa).

Ce document vise à parfaire l'information des conducteurs sur le circuit emprunté, mais n'a pas pour objet de traiter de manière exhaustive l'ensemble des risques potentiels inhérents à tout circuit routier. C'est pourquoi certains circuits ne justifieront pas de recommandations particulières ; dans ce cas, le règlement de sécurité indiquera qu'il n'y a aucun point sensible particulier à signaler.

Le fait qu'il soit annexé à l'arrêté préfectoral de circulation, qui doit se trouver à bord du véhicule, a pour objectif de s'assurer que tous les conducteurs pourront en prendre connaissance.

3 – Détenir une autorisation d'occupation du domaine public

Les exploitants de petits trains routiers touristiques doivent en outre être titulaires d'un permis de stationnement délivré par le maire de la commune de circulation (art L. 113-2 du code de la voirie routière) et acquitter, le cas échéant, une redevance pour occupation du domaine public (art. L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques).

4 – Soumettre le véhicule à une visite de contrôle technique annuelle

Après une visite de contrôle technique initial, dont le procès-verbal doit être joint à la demande d'arrêté préfectoral, les petits trains routiers touristiques doivent obligatoirement, en application de l'article 4 de l'arrêté du 2 juillet 1997, être soumis à une visite technique annuelle par un expert désigné par le préfet.

Peuvent être désignés les organismes intervenant dans le domaine du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes, agréés en application des articles R.323-7 à R.323-18 du code de la Route et de l'arrêté modifié du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes.

5 - Obligations concernant les conducteur

Le conducteur d'un petit train routier touristique doit être titulaire du permis D «Véhicules automobiles affectés au transport de personnes comportant plus de 8 places assises », à l'exclusion de tout autre permis.

Le conducteur est soumis, à ce titre, en application du décret n° 2007-1340 du 11 septembre 2007 relatif à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules affectés aux transports routiers de marchandises ou de voyageurs, à une visite médicale obligatoire tous les 5 ans, tous les ans partir de 60 ans, ainsi qu'aux obligations de formation initiale minimum obligatoire (FIMO-voyageurs) et formation continue obligatoire tous les cinq ans (FCO-voyageurs).

B - Les types de services pouvant être effectués avec un petit train routier touristique

Les services de transport public de personnes pouvant être effectués avec un petit train routier touristique sont de deux types : les circuits à la place et les services occasionnels.

1 - Les circuits de transport public routier de personnes « à la place » sont des services dont chaque place est vendue séparément et qui impliquent de ramener les voyageurs au point de départ du circuit.

Cette définition n'exclut pas la possibilité de marquer des arrêts en des lieux touristiques prédéfinis, mais sans que la montée de nouveaux voyageurs soit autorisée lors de ces arrêts. Il peut être admis que certains voyageurs décident de ne pas poursuivre le circuit ; il ne leur est alors pas possible de le poursuivre ultérieurement en prenant un autre véhicule.

En effet, un circuit qui ouvrirait la possibilité aux voyageurs de descendre d'un petit train et de changer de véhicules, en fonction de passages programmés, relèverait de la qualification de service régulier de transport, qui n'entrent pas dans le champ d'activité des petits trains routiers touristiques.

2 - Les services occasionnels de transport public routier de personnes sont les services organisés pour des groupes constitués à l'avance, tels que définis par l'article 32 du décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié.

Il est possible de combiner sur un même circuit, un service occasionnel et un service à la place, permettant une circulation du petit train routier touristique dans des conditions de remplissage optimales.

FICHE N° 9 – LES TITRES ADMINISTRATIFS ET DOCUMENTS DE CONTROLE EN TRANSPORT NATIONAL DE PERSONNES

Référence principale : arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux titres administratifs et aux documents de contrôle pour l'exercice des activités de transport public routier de personnes

Nature du service	Véhicules	Titres administratifs accompagnant les véhicules	Document de contrôle accompagnant les véhicules
Service régulier ou à la demande	Autocar ou autobus	<p>Selon les cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> Copie certifiée conforme de la licence communautaire Copie certifiée conforme de la licence de transport intérieur 	<ul style="list-style-type: none"> Copie de la convention ou attestation Nom ou sigle de l'entreprise de transport (1)
	Véhicules n'excédant pas 9 places, y compris le conducteur	<ul style="list-style-type: none"> Copie certifiée conforme de la licence de transport intérieur 	<ul style="list-style-type: none"> Copie de la convention ou attestation Signalétique distinctive pouvant être apposée ou retirée en cas de changement d'activité Nom ou sigle de l'entreprise de transport (1)
Service de cabotage régulier	Autocars (entreprises de l'UE)	<ul style="list-style-type: none"> Copie certifiée conforme de la licence communautaire Autorisation d'exploiter une ou plusieurs dessertes intérieures régulières d'intérêt national à l'occasion d'un service régulier de transport routier international de voyageurs Autorisation de transport international 1073/2009 	<ul style="list-style-type: none"> Titre individuel ou collectif (2)
	Autocar	<p>Selon les cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> Copie certifiée conforme de la licence communautaire Copie certifiée conforme de la licence de transport intérieur 	<ul style="list-style-type: none"> Nom ou sigle de l'entreprise de transport (1) Ordre de mission (3) Billet collectif (4) Liste des passagers (5)
Service occasionnel	Véhicules n'excédant pas 9 places, y compris le conducteur	<ul style="list-style-type: none"> Copie certifiée conforme de la licence de transport intérieur Autorisation (itinéraire dépassant les limites du département d'établissement de l'entreprise) 	<ul style="list-style-type: none"> Nom ou sigle de l'entreprise de transport (1) Ordre de mission (3) Billet collectif (4)
	Autocars (entreprises de l'UE)	<ul style="list-style-type: none"> Copie certifiée conforme de la licence communautaire 	<ul style="list-style-type: none"> Feuille de route CE(6)
Service de cabotage occasionnel	Autocar	<p>Si service externalisé et selon les cas :</p> <ul style="list-style-type: none"> Copie certifiée conforme de la licence communautaire Copie certifiée conforme de la licence de transport intérieur 	<ul style="list-style-type: none"> Ordre de mission si conducteur salarié de l'entreprise de transport (3) Liste des passagers (5)
	Véhicules n'excédant pas 9 places, y compris le conducteur	<p>Si service externalisé :</p> <ul style="list-style-type: none"> Copie certifiée conforme de la licence de transport intérieur 	<ul style="list-style-type: none"> Ordre de mission si conducteur salarié de l'entreprise de transport (3)
Service privé	Petits trains routiers	<ul style="list-style-type: none"> Copie certifiée conforme de la licence de transport intérieur Arrêté préfectoral relatif à la circulation du petit train routier (7) 	<ul style="list-style-type: none"> Billet individuel
	Petits trains routiers		

(1) Cette obligation est prévue uniquement dans l'arrêté du 28 décembre 2011 susvisé, et ne peut donc faire l'objet de la sanction prévue à l'article 46 du décret n° 85-891 du 16 août 1985.

(2) Réf. : *article 18 du règlement CE n° 1073/2009*

(3) sont exemptés de l'obligation d'ordre de mission les transports urbains de personnes, les transports interurbains de personnes effectuant des services réguliers sur des lignes inscrites au plan départemental ou régional de transport, et les services privés à caractère permanent.

(4) Le billet collectif peut tenir lieu d'ordre de mission à la condition de porter les mentions figurant au III de l'article 1^{er}-2 de l'arrêté du 28 décembre 2011 susvisé.

(5) Réf. : *Arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes*. Cette liste n'est pas exigée lorsque les services sont réalisés dans la zone constituée par le département de prise en charge des passagers et les départements limitrophes. Pour l'application de cette dérogation : La ville de Paris, les départements des Hauts-de-Seine, de la Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne sont considérés comme un seul département. L'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle est considéré comme faisant partie des départements suivants : le Val-d'Oise, la Seine-Saint-Denis et la Seine et Marne. L'aéroport d'Orly est considéré comme faisant partie des départements suivants : le Val-de-Marne et l'Essonne.

(6) réf. : *décret n° 2010-389 du 19 avril 2010 relatif au cabotage dans les transports routiers et fluviaux*

(7) réf. : *Arrêté du 28 décembre 2011 modifiant l'arrêté du 2 juillet 1997 définissant les caractéristiques et les conditions d'utilisation des véhicules autres que les autocars et les autobus, destinés à des usages de tourisme et de loisirs*

FICHE N° 10 – LES TITRES ADMINISTRATIFS ET DOCUMENTS DE CONTROLE EN TRANSPORT INTERNATIONAL DE VOYAGEURS

Référence principale : arrêté du 28 décembre 2011 relatif aux titres administratifs et aux documents de contrôle pour l'exercice des activités de transport public routier de personnes

Documents devant se trouver à bord des véhicules	Entreprises & véhicules	Titres administratifs Art. 2.1 de l'arrêté susvisé	Document de contrôle Article 2.2 de l'arrêté susvisé
Transport international pour compte d'autrui	EEE, Suisse et pays tiers	Selon les cas, copies certifiées conformes : <ul style="list-style-type: none"> de la licence de transport : communautaire, ou délivrée par les autorités suisses, ou prévue à l'article 20 de l'accord Interbus de l'autorisation de transport international ➔ 	<ul style="list-style-type: none"> Feuille de route ou déclaration Attestation 1^{ère} immatriculation / Interbus⁷
	I II III 1°		
Régulier UE	EEE et Suisse	II III 2°	<ul style="list-style-type: none"> Titre de transport individuel ou collectif
Régulier non UE couvert par accord bilatéraux	FR et pays tiers	III 1°	
Occasionnel UE	EEE et Suisse		<ul style="list-style-type: none"> Feuille de route UE (2ex dont un dans véhicule)
Occasionnel libéralisé couvert par CEE/ASOR ou Interbus ⁸	UE et pays tiers		<ul style="list-style-type: none"> Feuille de route Interbus ou CEE/ASOR (2ex dont un dans véhicule)
Occasionnel non libéralisé couvert par CEE/ASOR ou Interbus	UE et pays tiers	III 2°	
Occasionnel libéralisé couvert par accord bilatéral	FR et pays tiers		<ul style="list-style-type: none"> Déclaration (2 ex dont 1 à bord)⁹ (3)
	FR et Maroc		<ul style="list-style-type: none"> Feuille de route Interbus visée par DREAL
Occasionnel non libéralisé couvert par accord bilatéral	FR et pays tiers	III 2°	<ul style="list-style-type: none"> Feuille de route ou déclaration (2 ex dont 1 à bord)
Transport international pour compte propre	UE	IV	
		Attestation de transport pour compte propre	

⁷ Références : article 7 de l'annexe II de l'accord Interbus, et article 9 B b) du décret 79-222 du 6 mars 1979 : pour les pays de l'Union européenne, le certificat d'immatriculation vaut attestation de première immatriculation.

⁸ Circuits, allers en charge et retours à vide, aller à vide et retour en charge avec conditions, transit, véhicules à vide

⁹ Remarques : le carnet déclaration doit être retourné à l'organisme de distribution. Les accords bilatéraux peuvent en outre prévoir un visa de la déclaration ou de la feuille de route par le pays d'inscription de l'entreprise (accord avec le Maroc)

FICHE N° 11 – CONNAISSANCE DE LA SITUATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ROUTIER

Afin d'améliorer la connaissance de la situation des entreprises, les DREAL pourront utiliser la présente fiche de renseignement à l'occasion des contacts qu'elles auront avec elles.

Fiche de renseignements de l'entreprise		
Date de mise à jour		
Circonstances		
N° Siren		
Raison sociale		
Catégorie juridique		
Code APE		
Libellé APE		
Registres		<input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> V
Adresse complète		
Téléphone / Fax		
Responsables légaux		
Nom responsable		Fonction
Gestionnaire de transport ou attestataire		
Nom gestionnaire de transport		Fonction
Effectifs		
Effectif total		
Effectif conducteurs		
Parc		
Type de véhicules		Nombre de véhicules