

ASSEMBLÉE NATIONALE

28 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

Rejeté

AMENDEMENT

N° 1134

présenté par

M. François-Michel Lambert, M. Castellani, M. El Guerrab, M. Molac, M. Pupponi et Mme Dubié

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 17, insérer l'article suivant:**

Après le premier alinéa de l'article L. 3211-1 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« Le cas échéant, les conditions de capacité financière et de capacité professionnelle sont allégées pour les transporteurs utilisant des cyclomoteurs et exerçant leur activité à titre individuel. »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à faciliter l'accès à la profession de transporteur public routier de marchandises pour les personnes utilisant des cyclomoteurs (deux roues motorisés ne dépassant pas 50cm³ et 45 km/h) tout en assurant leur indispensable professionnalisation.

La création par voie réglementaire d'une « petite capacité de transport » comprendrait les critères suivants :

- Un nombre proportionnée d'heure de formation sur la sécurité routière et les règles d'hygiène ;
- un coût minimal, compatible avec les ressources limitées dont dispose les étudiants ou les jeunes qui souhaitent s'engager dans des activités de livraison pour un temps limité et à temps partiel.

Cette « petite capacité » sera utilisée par les livreurs qui exerce leur activité à titre individuel. Dès lors qu'ils souhaitent embaucher d'autres livreurs, ils devront être titulaires de la capacité actuellement prévu par les textes.

Le développement des deux-roues constitue une opportunité à saisir pour relever le défi de cette nouvelle mobilité, dans le respect des exigences environnementales, urbaines (faible encombrement), économiques (investissements limités) et des nouveaux usages (circuits de distribution plus courts et plus rapides).

Or le système actuel bloque l'entrée sur le marché du travail des indépendants motorisés. Une loi de 2005, fruit d'une autre époque où l'enjeu était de professionnaliser le secteur de la course et de créer des barrières à l'entrée, les deux-roues motorisés sont soumis aux mêmes exigences de capacité professionnelle et financière qu'un conducteur de véhicule utilitaire pouvant peser jusqu'à 3,5 tonnes. Pour les 2 roues, il s'agit d'une formation de plus 100 heures et d'une immobilisation financière de 1800 €.

Cette réglementation semble aujourd'hui excessive et non justifiée dans le cas des indépendants des plateformes :

- elle crée une distinction entre livreurs en propre des commerces (sans capacité) et livreurs des plateformes ;
- elle soumet ces derniers à la double commission des plateformes et du capacitaire et renchérit inutilement le coût des livraisons ; elle est en outre contraire à l'esprit de la loi Grandguillaume, qui, dans le transport de personnes, est venue encadrer l'utilisation du statut de capacitaire ;
- quant aux plateformes, elles fournissent les informations nécessaires aux livreurs grâce à leur technologie (lieu précis de prise de marchandise et de dépôt, mise en contact facilitée avec le donneur d'ordre et le client) et jouent également un rôle de tiers de confiance sur le plan financier (facture émise immédiatement et sécurisée). Ces caractéristiques rendent beaucoup moins nécessaire l'existence d'un échelon d'intermédiation aussi réglementé que le capacitaire de transport léger.

Par ailleurs, l'objectif serait également de mettre fin à une situation de fait dangereuse et contreproductive car de nombreuses personnes utilisant des véhicules légers contournent aujourd'hui cette réglementation très contraignante. Ils se mettent ainsi en danger ainsi que les autres usagers et créent possiblement des situations de concurrence déloyale. Une adaptation des conditions d'accès doit permettre d'ouvrir plus largement la profession.