



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

licences de transports

Question écrite n° 51629

Texte de la question

M. Gilbert Le Bris attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les conséquences qu'entraîne l'application des articles 1 et 3 du décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises pour les entreprises individuelles. En effet, l'article 1er de ce texte prévoit que les entreprises de transport public routier de marchandises doivent, afin de pouvoir exercer cette activité, être inscrites au registre des transporteurs tenu par le préfet de région. Cette inscription est subordonnée à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité professionnelle et de capacité financière. S'agissant de la capacité financière, prévue à l'article 3 du décret susvisé, cela signifie que chaque année ces transporteurs routiers indépendants devront prouver leur capacité financière. Celle-ci se fonde uniquement sur les capitaux propres, les réserves et garanties de l'entreprise, dont le montant doit être au moins égal à 6 000 francs pour chaque véhicule n'excédant pas 3,5 tonnes de poids maximum autorisé et, pour les véhicules de plus de 3,5 tonnes, de 60 000 francs pour le premier véhicule et de 33 000 francs pour les autres. En revanche, il n'est semble-t-il pas tenu compte, pour vérifier la capacité financière de ces entreprises, de ses résultats d'exploitation. Or, une entreprise individuelle peut avoir à une certaine période de son existence rencontré des difficultés ayant eu des effets négatifs sur ses capitaux propres, mais être par la suite parvenue à améliorer son activité et à produire des bénéfices. Cependant, en application de cette disposition, même si l'entreprise est viable par les bénéfices engendrés par son activité et que progressivement le déficit en capitaux propres tend à se résorber sans toutefois atteindre le seuil fixé par ce décret, cette entreprise ne pourra se voir attribuer sa licence de transport routier de marchandises, ce qui concrètement signifie qu'elle devra cesser son activité, sauf à être en infraction avec cette réglementation. Une application stricte de cette disposition crée donc le risque de voir disparaître du paysage économique français un grand nombre d'entreprises individuelles de transport routier de marchandises. Il serait dès lors certainement souhaitable de prendre en considération pour l'inscription au registre des transporteurs tant la capacité financière de l'entreprise que la viabilité de celle-ci. Il lui demande, en conséquence, de bien vouloir lui faire connaître son sentiment sur l'application de cette disposition qui concerne de nombreux travailleurs indépendants de notre pays.

Texte de la réponse

L'article 1er du décret n° 99-752 du 30 août 1999 indique que « les entreprises de transport public routier de marchandises (...) doivent, pour exercer leur activité, être également inscrites au registre des transporteurs et des loueurs tenu par le préfet où elles ont leur siège. L'inscription au registre des transporteurs et des loueurs est soumise à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle ». Les articles 1 et 3 de l'arrêté du 18 novembre 1999 imposent le respect, par l'entreprise, de l'obligation d'un montant minimum de capitaux, conformément au principe posé par la directive 98/76 du 1er octobre 1998. La condition de capacité financière s'apprécie en fonction du nombre et du type de véhicules utilisés par l'entreprise et du montant de ses capitaux propres. Les capitaux propres sont, d'après le Plan comptable général, la somme algébrique du capital, des écarts de réévaluation, des réserves, du bénéfice de l'exercice, du report à nouveau créditeur, de subventions d'investissement, des provisions réglementées, moins la perte de l'exercice et le report

à nouveau débiteur. Cela signifie que, pour la vérification de la condition de capacité financière, il est nécessairement tenu compte des résultats des entreprises puisque ceux-ci entrent précisément dans la composition de leurs capitaux propres. Rappelons que l'ensemble de ces dispositions résultent d'une transposition d'une directive européenne par la loi du 4 février 1998 visant à assainir les conditions d'exercice de la profession de transporteur routier, trop fréquemment sujette à des phénomènes dévalorisants de sous-tarifification. Adoptée à l'unanimité au Parlement, cette loi recueille l'adhésion des organisations professionnelles et syndicales soucieuses de la qualité des prestations dans le cadre d'une concurrence saine et loyale et dans le respect de la législation du travail en vigueur dans la profession. De plus, en cette phase de mise en oeuvre de la nouvelle réglementation, l'orientation qui a été donnée aux préfets de régions (directions régionales de l'équipement), dans l'esprit de la loi, ne consiste nullement à radier du registre des transporteurs et des loueurs les entreprises ayant des difficultés conjoncturelles, mais à rechercher des solutions adaptées pour permettre la continuité d'exploitation, tout en exigeant que soient prises les mesures nécessaires à la régularisation des situations telles que la reconstitution des capitaux propres, l'engagement de transférer des crédits du compte courant d'associés au compte social ou individuel, la production d'un bilan intermédiaire établi par un expert-comptable.

Données clés

Auteur : [M. Gilbert Le Bris](#)

Circonscription : Finistère (8^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 51629

Rubrique : Transports routiers

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 2 octobre 2000, page 5599

Réponse publiée le : 29 janvier 2001, page 675