



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

transport de voyageurs

Question écrite n° 43819

Texte de la question

M. Franck Gilard attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les conditions d'application du décret n° 85-891 du 16 août 1985 relatif à la réglementation sur le transport public routier de personnes. L'application de ce décret auprès de petites régies de transports scolaires gérées par des collectivités locales entraîne de sérieuses difficultés en ce qui concerne le certificat de capacité professionnelle. En effet, dès lors qu'une collectivité possède trois minibus pour du ramassage scolaire, elle est soumise aux mêmes obligations qu'un transporteur possédant un parc de trente cars et doit obligatoirement posséder un certificat de capacité. L'obtention de ce certificat oblige les régies publiques à recruter des directeurs sans avoir un travail effectif à fournir ou bien à supprimer un bus ce qui conduit à l'allongement des circuits ou bien encore à procéder à des délégations de service public auprès d'entreprises privées. Même s'il est nécessaire de ne pas créer de distorsion de concurrence entre opérateurs publics et privés, il semblerait nécessaire de ne pas retenir uniquement le nombre de cars mais aussi le périmètre syndical et le nombre d'élèves ramassés pour définir la structure qui doit posséder un certificat de capacité. Il lui demande donc si dans le cadre d'un futur texte unificateur sur les transports publics de personnes, cette question hautement préjudiciable aux petites structures intercommunales sera abordée.

Texte de la réponse

L'exercice d'une activité de transport public routier de personnes est soumis à des règles d'accès à la profession prévues par le décret n° 85-891 du 16 août 1985. Le corps de ces règles d'accès est constitué par les trois conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité financière et de capacité professionnelle, conditions cumulatives auxquelles les transporteurs doivent obligatoirement satisfaire. Cette exigence réglementaire s'applique aux entreprises de transport de personnes comme aux régies de transport des collectivités publiques, quelle que soit la capacité des véhicules utilisés pour l'exercice de leur activité : véhicules de transport en commun ou véhicules de moins de dix places, y compris le conducteur. La taille réduite du parc de véhicules constitue une exception logique au caractère uniforme de cette réglementation, destinée à vérifier que la personne qui assure la direction permanente et effective de l'activité de transport de l'entreprise est en mesure de maîtriser la gestion d'une flotte d'une certaine taille, sans que puissent intervenir dans cette appréciation, le périmètre syndical ou le nombre d'élèves ramassés. C'est ainsi que l'article 5, paragraphe 4 du décret ci-dessus cité, prévoit une dispense de la condition de capacité professionnelle pour les régies de transport disposant de deux véhicules au maximum. La justification de cette dispense est inspirée de la réglementation communautaire et s'applique aux entreprises qui effectuent des transports à des fins exclusivement non commerciales, pour autant que leur activité de transport n'ait qu'une faible incidence sur le marché des transports, ce qui est le cas de ces régies. En tout état de cause, le régime de cette dispense déroge au droit commun de l'accès à la profession et à l'inscription corrélatrice au registre des transporteurs et doit, par voie de conséquence, rester exceptionnel. Dans le cas où la régie de transport doit remplir la condition de capacité professionnelle, il peut lui être conseillé le recrutement d'un attestataire de capacité à temps partiel. Cette solution, permise par la réglementation, est susceptible d'éviter les inconvénients liés à un allongement des

circuits ou une disparition de la régie. Dans le cadre de la refonte de la réglementation du transport routier de personnes, la question d'une extension de la dispense de la condition de capacité professionnelle n'est pas abordée, en raison du risque de distorsion de concurrence entre opérateurs publics et privés qu'une telle extension pourrait générer.

Données clés

Auteur : [M. Franck Gilard](#)

Circonscription : Eure (5^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 43819

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 juillet 2004, page 5248

Réponse publiée le : 28 février 2006, page 2234