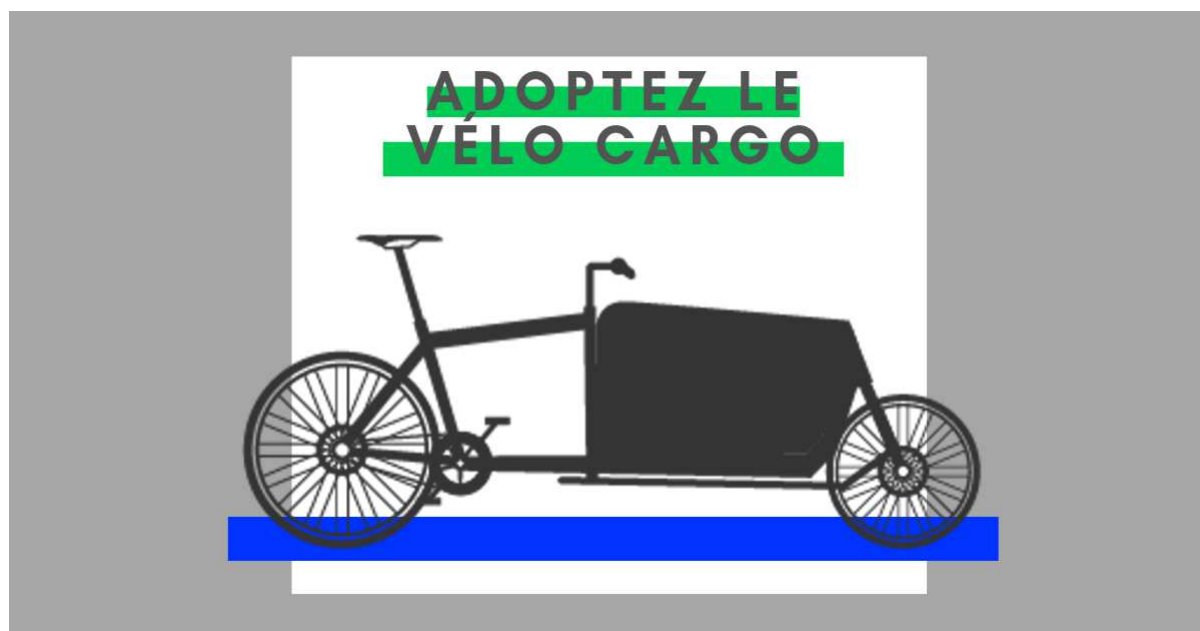


Contexte juridique et/ou réglementaire d'une entreprise spécialisée dans la logistique urbaine.



FAB'LIM

**Le labo des territoires alimentaires méditerranéens
34560 - Villeveyrac.**

PAIN et PARTAGE

**Zone Urban Park – Lot 7et 8 - 25, Boulevard Ledru Rollin
13015 - Marseille.**

Projet LIVRAZOU

Rapport

Septembre 2021

T.R.A.C.E.R. Consulting	Transport - Réseaux - Aménagement Conseil - Etudes - Recherche
Jean-Louis DELMAS Consultant	14, rue Louis Blanc - F/34340 MARSEILLAN Tél : +334 67 32 01 57 / GSM : +336 08 34 19 21 E.mail : jean.louis.delmas@orange.fr SIRET : 847 495 223 00012

1/EXPOSE DES MOTIFS.

Dans le cadre du projet **LIVRAZOU, Pain et Partage** souhaite créer une entreprise d'insertion, sous statut de coopérative, pour exercer l'activité des métiers de la logistique urbaine (stockage, conditionnement, préparation de commandes, transport, livraisons, prestations de services connexes, ...) spécialisée dans la distribution de produits alimentaires et/ou des produits connexes sur le secteur de **l'agglomération de Marseille (13)**.

Pain et Partage sollicite un appui technique et juridique ainsi qu'un accompagnement pour la mise en œuvre de ce projet.

1.1/DESCRIPTION DE L'OPERATION.

M. Jean-Louis DELMAS/TRACER Consulting a proposé son expertise pour la réalisation de cette mission d'étude intitulée :

Contexte juridique et/ou règlementaire d'une entreprise spécialisée dans le domaine de la logistique urbaine.

Pour les besoins de cette étude, **TRACER Consulting** se propose de :

- Décrire les activités du transport pour **compte propre** et du transport pour **compte d'autrui**,
- Décrire le cadre juridique et règlementaire de l'exercice de la profession de **transporteur routier de marchandises** (transport pour compte d'autrui),
- Décrire le cadre juridique et règlementaire de l'exercice de la profession de **loueur de véhicules industriels** (avec ou sans conducteur),
- Décrire le cadre juridique et règlementaire de l'exercice de la profession de **commissionnaire de transport**,
- Décrire le cadre juridique et règlementaire de l'exercice de la profession de transporteur au moyen de **véhicule non motorisé** (vélo et vélo-cargo),
- Etudier les réglementations et les caractéristiques des **véhicules de transport de produits périssables** (isotherme, frigorifique, sous température dirigée, ...),
- Vérifier les contraintes techniques et règlementaires de **l'entrepôt sous température dirigée**,
- Faire une synthèse de la problématique du **gestionnaire de transport**,

Et de manière plus générale, répondre à toutes les **interrogations** de Pain et Partage pour la mise en œuvre de son projet LIVRAZOU de création d'une **entreprise de logistique urbaine**.

1.2/METHODOLOGIE :

- Participer à une réunion de lancement de l'étude pour recueillir les éléments de contexte et les données particulières du projet de création d'une entreprise d'insertion de logistique urbaine,
- Définir les activités du transport pour compte propre et du transport pour compte d'autrui,
- Décrire le cadre juridique et règlementaire de l'exercice de la profession :
 - de commissionnaire de transport,
 - de transporteur public routier de marchandises,
 - de loueur de véhicules industriels,

- de livreur à vélo,
- du gestionnaire de transport, ...
- Développer les recommandations et/ou les prescriptions qui s'y rattachent,
- Développer les réglementations et les caractéristiques des véhicules de transport de produits périssables (isotherme, frigorifique, sous température dirigée, ...),
- Vérifier les contraintes concernant les caractéristiques des entrepôts sous température dirigée,
- Analyser la problématique du gestionnaire de transport,
- Participer à une réunion de validation de l'étude pour finaliser les interdépendances avec les conclusions de l'étude de faisabilité économique.

2/LE TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE ET LE TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI.

En premier lieu, il convient de donner un contenu juridique à deux notions :

- Le transport pour **compte propre**,
- Le transport pour **compte d'autrui**.

En effet, l'activité de transporteur de marchandises, s'exerçant pour l'essentiel dans l'espace public, est **réglementée**, c'est-à-dire encadrée par la loi et soumise à une réglementation particulière.

On ne devient pas transporteur du jour au lendemain. Par exemple, en tant que professionnel possédant un camion, vous n'êtes pas autorisé à proposer un service payant de transport de marchandises à un tiers (entreprise ou particulier).

2.1/LE TRANSPORT POUR COMPTE PROPRE.

Le transport routier de marchandises pour **compte propre** se distingue du transport pour compte d'autrui dénommé transport public routier de marchandises.

Le transport pour compte propre n'est pas défini par le décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises, mais par la circulaire n°2000-17 du 10 mars 2000, qui pose les conditions suivantes :

- La marchandise est la propriété de l'entreprise et/ou a été vendue, achetée, louée, produite, extraite, transformée et/ou réparée par l'entreprise,
- La marchandise est transportée par l'entreprise pour ses besoins propres à l'aide de ses propres véhicules et conducteurs et/ou de véhicules pris en location avec ou sans conducteur.

Le transport est une activité accessoire de l'entreprise.

Il existe néanmoins une formalité, qui découle de l'arrêté du 9 novembre 1999, très proche de la lettre de voiture applicable aux transports pour compte d'autrui. En effet, les transports effectués par les entreprises pour leur propre compte doivent être accompagnés de la facture, du bon d'enlèvement et/ou du bon de livraison avec des mentions obligatoires (nature de la marchandise, tonnage, ...).

A minima, le conducteur d'un véhicule utilitaire transportant des marchandises doit être en mesure de disposer d'un document indiquant :

- le lieu de chargement de la marchandise,
- le lieu de livraison,
- la nature de la marchandise,
- le poids de la marchandise.

Un simple bon de livraison sur papier à en-tête ou muni du tampon de l'entreprise suffit.

Pour ce qui est du cas particuliers des producteurs qui se rendent sur le lieu d'un marché de plein vent, pour commercialiser les produits de leur récolte, ils sont dans la même situation juridique que tous les commerçants non sédentaires qui se rendent sur un marché pour vendre leur marchandise (produits alimentaires ou non alimentaires).

Pour autant, une photocopie du Kbis à bord du véhicule peut se révéler utile en cas de contrôle tatillon de la part des forces de l'ordre et/ou des contrôleurs des transports terrestres de la DREAL.

Lorsque la définition du transport pour compte propre est satisfaite par l'entreprise, celle-ci n'est pas soumise aux différentes obligations applicables aux entreprises de transport public routier de marchandises.

2.2/LE TRANSPORT POUR COMPTE D'AUTRUI.

Le transport pour **compte d'autrui** ou transport public de marchandises est une activité réglementée.

Cette activité réglementée nécessite, en particulier, la désignation d'un gestionnaire de transport.

En France, l'exercice de la fonction de transport public de marchandises est réglementé et subordonné à plusieurs conditions :

- Être inscrit au registre du commerce et des sociétés,
- Être inscrit au registre des transporteurs publics de marchandises,
- Être titulaire de l'Attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur public de marchandises et de loueur de véhicules industriels. On distingue l'Attestation de capacité de transport léger de marchandises (véhicules de moins de 3,5 tonnes de PTAC), dite de transport express et celle de transport lourd de marchandises (véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC).

3/LE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DE MARCHANDISES.

L'activité de transporteur public routier de marchandises est **très réglementée**. En effet, cette réglementation découle de l'exercice de l'activité dans l'espace public.

Les entreprises de transport routier de transport de marchandises effectuent des opérations de transport pour le compte tiers (industriels, producteurs, distributeurs, ...). Ces entreprises détiennent un parc propre de véhicule routiers de transport de marchandises (camions, tracteurs routiers, semi-remorques, ...) bien que certaines aient recours à un certain volume de sous-traitance (affrètement, ...) auprès de transporteurs « mono-camion ».

Les entreprises de transport de marchandises ont vocation à s'implanter au plus près du barycentre de leurs points de chargement et/ou de déchargement ou sur les axes routiers et/ou autoroutiers les plus fréquemment utilisés avec un accès à ces axes (proximité des échangeurs autoroutiers, ...).

3.1/IMMATRICULATION AU REGISTRE DU COMMERCE ET DES SOCIETES.

Son activité étant commerciale, le transporteur public de marchandises doit s'immatriculer au **registre du commerce et des sociétés** (RCS), soit en tant qu'entreprise individuelle, soit sous forme de société commerciale.

L'attestation délivrée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) doit accompagner la demande d'immatriculation déposée au Centre de Formalités des Entreprises (CFE) de la Chambre de Commerce et d'Industrie compétente.

3.2/INSCRIPTION AU REGISTRE DES TRANSPORTEURS PUBLICS DE MARCHANDISES.

Le transporteur public de marchandises doit, en premier lieu, s'inscrire au **registre des transporteurs publics de marchandises**, tenu par la Direction Régionale de Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) du lieu où se situe le siège de l'entreprise ou, à défaut, son établissement principal.

La demande d'inscription, qui donne lieu à la délivrance d'un certificat, est déposée auprès du Préfet de région. L'inscription est subordonnée à trois conditions que sont :

- **la capacité professionnelle,**
- **la capacité financière,**
- **l'honorabilité.**

L'inscription au registre habilite le transporteur public de marchandises à effectuer toute opération de transport sur le territoire métropolitain. Cette inscription est personnelle et incessible. En cas de transmission ou de location du fonds de commerce, le bénéficiaire de la transmission ou le locataire devra demander une nouvelle inscription. Tout changement de nature à modifier la situation de l'entreprise doit être porté à la connaissance du Préfet de région dans le délai d'un mois.

Lorsqu'il est constaté des manquements graves ou répétés imputables d'un transporteur public de marchandises à l'occasion de son activité (non-respect de la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité), le Préfet de région peut, après avis de la commission des sanctions administratives, radier à titre temporaire ou définitif l'entreprise du registre des transporteurs publics de marchandises.

Les conditions d'inscription au registre des transporteurs publics de marchandises sont détaillées dans les paragraphes suivants.

3.3/LA CAPACITE PROFESSIONNELLE.

L'inscription au registre des transporteurs publics de marchandises est nécessaire pour exercer cette activité.

La possession de l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur public de marchandises et de loueur de véhicules industriels est nécessaire pour l'inscription au registre des transporteurs publics de marchandises.

Seul un gestionnaire de transport titulaire de l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur public de marchandises et de loueur de véhicules industriels, ou d'un diplôme admis en équivalence en permettant la délivrance, permet l'inscription au registre des transporteurs publics de marchandises.

L'attestation de capacité professionnelle (plus ou moins de 3,5 tonnes de PTAC) est délivrée par le Préfet de région aux personnes répondant à l'une des conditions suivantes :

- La possession **d'un diplôme d'un niveau égal au moins au niveau III** (bac +2) soit spécialisé en transport, soit de formation juridique, économique, comptable, commerciale ou technique et comportant au moins deux cents heures de gestion,
- La réussite d'un examen écrit spécifique : **l'Attestation de Capacité à la profession de transporteur public de marchandises et de loueur de véhicules industriels,**
- L'exercice pendant au moins **cinq années consécutives de fonctions de direction** ou d'encadrement au sein d'une entreprise de commissionnaire de transport ou de transport routier public de marchandises sans interruption de l'activité depuis plus de trois ans à la date de la demande de l'attestation par l'intéressé.

3.4/LA CAPACITE FINANCIERE.

L'entreprise doit disposer des ressources financières suffisantes pour assurer le bon fonctionnement de votre la **capacité financière de son activité.**

Concrètement, à sa création puis chaque année, l'entreprise doit démontrer qu'elle dispose de fonds propres suffisants. Les montants de ces fonds sont fixés par la réglementation, en fonction du poids total autorisé en charge (PTAC) et du nombre de véhicules exploités.

Par exemple, le premier véhicule léger en métropole nécessite 1.800 €uros de fonds propres et le premier véhicule lourd 9.000 €uros. Pour chaque copie certifiée conforme supplémentaire de chaque véhicule de plus de 3,5 tonnes de PTAC une caution de 5.000 €uros est exigée et pour chaque copie certifiée conforme supplémentaire de chaque véhicule de moins de 3,5 tonnes de PTAC une caution de 900 €uros est exigée.

Si l'activité est limitée à un seul département, le montant des cautions est réduit à 6.000 €uros pour la première copie certifiée conforme. Pour chaque copie certifiée conforme supplémentaire de chaque véhicule de plus de 3,5 tonnes de PTAC une caution de 3.000 €uros est exigée et pour chaque copie certifiée conforme supplémentaire de chaque véhicule de moins de 3,5 tonnes de PTAC une caution de 600 €uros est exigée.

3.5/L'HONORABILITE DU REPRESENTANT LEGAL DE L'ENTREPRISE.

Cette condition vise à assurer l'intégrité de la profession et à protéger les futurs co-contractants : professionnels, fournisseurs et clients.

Le dirigeant, les associés et le gestionnaire de transport ne doivent pas avoir fait l'objet :

- d'une condamnation leur interdisant d'exercer une profession commerciale ou industrielle, par exemple pour vol ou escroquerie,
- d'une condamnation pour certains délits et infractions au code pénal ainsi qu'aux codes du commerce, du travail et de la sécurité routière : trafic de stupéfiants, abus de confiance, conduite d'un véhicule sans détention du permis de conduire, refus de remettre le permis de conduire en raison du retrait de tous les points, travail dissimulé, exercice de l'activité sans autorisation, ...

Un **extrait de casier judiciaire** doit être joint au dossier administratif de demande d'autorisation.

Lorsque ces conditions remplies, la demande d'autorisation d'exercer la profession de transporteur public de marchandises peut être déposée à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de la région et l'immatriculation sur le registre du commerce auprès du Centre de Formalités des Entreprises (CFE) de la ville ou du département.

Pour toutes précisions complémentaires, il est conseillé de **se rapprocher de la DREAL** Provence-Alpes-Cote d'Azur.

4/LE GESTIONNAIRE DE TRANSPORT.

Le gestionnaire de transport est la personne responsable de l'activité transport au regard de l'Administration.

Lorsque le gestionnaire de transport ne réside pas dans le département où se situe le siège social de l'entreprise ou dans un département limitrophe, la preuve doit être rapportée que tous les éléments relatifs à l'organisation de l'entreprise et aux outils informatiques dont le gestionnaire de transport dispose lui permettent d'intervenir à tout moment, de façon effective et permanente, malgré son éloignement.

Le gestionnaire de transport représente et engage l'entreprise. Il doit disposer expressément des délégations de pouvoirs et de signature, afin qu'il puisse assurer sans aucune restriction ses fonctions de direction. La délégation de pouvoirs 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.

Vous pouvez également bénéficier de la capacité de transport d'un de vos salariés ou un prestataire extérieur, qui devient ainsi le gestionnaire de transport de votre entreprise. Cette personne, rémunérée, est alors chargée de la « direction effective et permanente » de l'entreprise. L'entreprise qui exerce ou veut exercer la profession de transporteur public routier désigne une personne physique, le gestionnaire de transport, résidant dans l'Union européenne, qui satisfait aux exigences d'honorabilité et de capacité professionnelles et qui assure **la direction permanente et effective de ses activités de transport.**

En résumé, pour être gestionnaire de transport, la personne physique désignée doit :

- Détenir la capacité professionnelle,
- Assurer des missions et responsabilités,
- Détenir des délégations de pouvoirs et de signature,
- Avoir un lien réel avec l'entreprise,
- Être rémunérée pour sa mission,
- Ne pas cumuler les statuts.

4.1/LE GESTIONNAIRE DE TRANSPORT INTERNE A L'ENTREPRISE.

En plus du justificatif de la capacité professionnelle, **l'entreprise doit fournir tout justificatif du périmètre des responsabilités de la mission du gestionnaire de transport**, les délégations de signature, la rémunération ainsi que le contrat de travail et l'affiliation à une caisse de retraite des cadres.

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

4.1.1/LES MISSIONS DU GESTIONNAIRE INTERNE DE TRANSPORT.

Les missions confiées au **gestionnaire interne de transport** 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.

4.1.2/LA REMUNERATION DU GESTIONNAIRE INTERNE DE TRANSPORT.

Compte tenu de l'importance des missions et responsabilités confiées au gestionnaire de transport, le gestionnaire de transport doit percevoir une rémunération qui doit être équivalente **au moins au 1er niveau de cadre de la convention collective "Transport"**.

Le bénévolat ne peut pas être accepté sous peine de vider de toute signification la réglementation des transports concernant l'exercice de la direction permanente et effective de l'entreprise de transport.

Pour le gestionnaire de transport mandataire social, ses fonctions de gestionnaire de transport doivent être rémunérées séparément de celles prévues pour son mandat social.

4.1.3/LE CUMUL DE STATUTS.

Le gestionnaire de transport doit diriger de manière effective et permanente l'activité de transport de l'entreprise : un temps plein constitue donc la règle générale. Quelques exceptions sont toutefois possibles, appréciées au cas par cas.

Ainsi un gestionnaire de transport mandataire social ne peut être gestionnaire de transport pour une autre entreprise, sauf à détenir 51 % des parts dans les deux entreprises.

De même, un gestionnaire externe de transport, prestataire de services peut exercer ses fonctions pour **deux entreprises, dans la limite de 20 véhicules.**

4.2/LE GESTIONNAIRE EXTERNE DE TRANSPORT.

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

Les missions confiées au gestionnaire externe de transport 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.

4.3/LE REGIME DES DEROGATIONS.

Lorsque l'activité principale ne relève pas du domaine du transport public de marchandises, mais que pour l'exécution de certains contrats, les transports sont effectués pour le compte de co-contractants, les dérogations prévues à l'article R.3211-2 du Code des transports s'appliquent.

En clair, si l'activité de transport se limitait à des seuls transports pour le compte des membres du groupement (Pain et Partage, Bou Sol, Manger Bio en Provence, les Paniers marseillais, ...), le groupement pourrait déroger aux contraintes de l'inscription aux registres des commissionnaires de transports et de transporteur public de marchandises.

Certes, le groupement peut toujours étendre son périmètre en enregistrant l'adhésion de nouveaux membres.

Pour autant, le développement d'une activité de logistique urbaine dans une ville quasi-millionnaire ne peut se limiter à la satisfaction des besoins d'une poignée d'adhérents. L'optimisation du modèle économique nécessite de rechercher l'équilibre des flux de trafics et des volumes dans les deux sens.

Le choix délibéré de s'inscrire dans le régime des dérogations prévues à l'article R.3211-2 du Code des transports **ferait obstacle à tout développement externe** et à une large mutualisation de l'activité de logistique urbaine.

Si cette hypothèse était retenue, LIVRAZOU serait dans l'incapacité de facturer la moindre prestation de transport et de retirer une quelconque recette provenant de son activité de logistique urbaine.

4.4/LE GESTIONNAIRE DE TRANSPORT.

La principale problématique pour la mise en œuvre du **projet LIVRAZOU** reste la responsabilité juridico-administrative de l'exploitation de l'activité transport.

Seul un gestionnaire de transport titulaire de l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur public de marchandises et de loueur de véhicules industriels et de l'attestation pour l'exercice de la profession de commissionnaire de transport, ou d'un diplôme admis en équivalence en permettant la délivrance, permet l'inscription aux registres :

- des **transporteurs publics de marchandises,**
- des **commissionnaires de transport.**

Dans le cadre d'un chapitre spécifique, nous reviendrons sur cette problématique majeure et nous serons appelés à faire des propositions pour surmonter cette difficulté majeure.

5/LES DIFFERENTES ACTIVITES DANS LE DOMAINE DU TRANSPORT.

Au-delà de l'activité traditionnelle de transporteur public de marchandises, le secteur du transport regroupe de nombreuses activités connexes.

5.1/LA LOCATION DE VEHICULES INDUSTRIELS.

La location de véhicules industriels est **la mise à disposition d'un véhicule industriel** auprès d'un tiers pour effectuer ses transports pour compte propre.

Cette mise à disposition peut être faite **avec ou sans conducteur.**

Les conditions à remplir sont identiques à celles de transporteur public routier de marchandises.

En fait, cette activité permet à l'entreprise de se décharger de la gestion d'un parc de véhicules voire d'externaliser la gestion du personnel de conduite.

L'inscription au registre des loueurs de véhicules industriels est nécessaire pour exercer cette activité.

La possession de l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur public de marchandises et de loueur de véhicules industriels est nécessaire pour l'inscription au registre des transporteurs publics de marchandises.

Seul un gestionnaire de transport titulaire de l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur public de marchandises et de loueur de véhicules industriels, ou d'un diplôme admis en équivalence en permettant la délivrance, permet l'inscription au registre des loueurs de véhicules industriels

5.2/LE COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT.

Le **commissionnaire de transport**, est un intermédiaire de commerce, **organisateur de transport de marchandises**. Il s'agit d'une profession réglementée.

Le commissionnaire de transport ou organisateur de transport est un prestataire de services qui organise librement et fait exécuter, sous sa responsabilité le déplacement de marchandises d'un lieu à un autre selon les modes et moyens de son choix.

En fonction des besoins définis par le client qui détient le fret (le chargeur) il choisit le mode ou les modes de transport les plus appropriés (routier, ferroviaire, fluvial, maritime, aérien) ainsi que les transporteurs les plus adaptés pour assurer le déplacement des marchandises.

Le commissionnaire de transport ou organisateur de transport se charge de faire exécuter, et éventuellement d'exécuter lui-même en partie, les opérations administratives et matérielles nécessaires à l'acheminement de la marchandise, en endossant les fautes de ses substitués, est un commissionnaire de transport au sens français du terme.

La commission de transport peut s'appliquer à des opérations beaucoup plus élémentaires : elle commence, par exemple, avec la sous-traitance d'un transport routier de marchandises.

En droit français, le Code de commerce définit le commissionnaire comme étant « **celui qui agit en son propre nom ou pour le compte d'un commettant, le donneur d'ordre** ».

La Cour de Cassation donne actuellement de la commission de transport la définition suivante, reprise par de nombreux arrêts de cours d'appel : « La commission de transport, convention par laquelle le commissionnaire s'engage envers le commettant à accomplir pour le compte de celui-ci les actes juridiques nécessaires au déplacement de la marchandise d'un lieu à un autre, se caractérise par la latitude laissée au commissionnaire d'organiser librement le transport par les voies et moyens de son choix, sous son nom et sous sa responsabilité, ainsi que par le fait que cette convention porte sur le transport de bout en bout ».

En résumé, le commissionnaire de transport est :

- **Un intermédiaire**, ce qui le distingue du transporteur proprement dit,
- **Un organisateur**, ce qui implique une liberté suffisante dans le choix des modes et entreprises de transport et le différencie du simple mandataire qu'est le transitaire.

Plus fondamentalement, la commission de transport suppose une prestation dont le déplacement de la marchandise constitue l'objet principal. Concluant en son nom personnel les contrats nécessaires à la réalisation de l'opération de transport, ce qui le sépare du courtier et, à nouveau, du mandataire.

L'intervention d'un commissionnaire de transport amène donc la superposition de deux contrats :

- L'expéditeur et le commissionnaire sont liés par un contrat de commission de transport,
- Alors que le contrat de transport proprement dit est conclu entre le commissionnaire et le transporteur.

On peut ajouter que la rémunération du commissionnaire de transport prend en général la forme d'un forfait, ne détaillant pas le coût des différentes prestations successives.

Il n'y a commission de transport qu'en présence d'une entreprise intervenant comme intermédiaire et avec une liberté de choix suffisante dans l'organisation de l'opération.

En France, l'exercice de la fonction de commissionnaire de transport est réglementé et subordonné à plusieurs conditions :

- Etre inscrit au registre du commerce et des sociétés,
- Être inscrit au registre des commissionnaires de transport,
- Être titulaire de l'Attestation de capacité à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport.

5.2.1/IMMATRICULATION AU REGISTRE DU COMMERCE ET DES SOCIETES.

Son activité étant commerciale, le commissionnaire de transport doit s'immatriculer au **registre du commerce et des sociétés** (RCS), soit en tant qu'entreprise individuelle, soit sous forme de société commerciale. L'attestation délivrée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) doit accompagner la demande d'immatriculation déposée au Centre de Formalités des Entreprises (CFE) de la Chambre de Commerce et d'Industrie compétente.

5.2.2/INSCRIPTION AU REGISTRE DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT.

Le commissionnaire de transport doit, en premier lieu, s'inscrire au **registre des commissionnaires de transport**, tenu par la Direction Régionale de Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) du lieu où se situe le siège de l'entreprise ou, à défaut, son établissement principal. La demande d'inscription, qui donne lieu à la délivrance d'un certificat, est déposée auprès du Préfet de région. L'inscription est subordonnée à trois conditions que sont :

- **la capacité professionnelle,**
- **l'honorabilité,**
- **la capacité financière.**

L'inscription sur ce registre habilite le commissionnaire de transport à effectuer toute opération de transport sur le territoire métropolitain. Cette inscription est personnelle et incessible : en cas de transmission ou de location du fonds de commerce, le bénéficiaire de la transmission ou le locataire devra demander une nouvelle inscription. Tout changement de nature à modifier la situation de l'entreprise doit être porté à la connaissance du préfet de région dans le délai d'un mois.

Lorsqu'il est constaté des manquements graves ou répétés imputables à un commissionnaire à l'occasion de son activité (non-respect de la réglementation des transports, du travail ou de la sécurité), le Préfet de région peut, après avis de la commission des sanctions

administratives, radier à titre temporaire ou définitif l'entreprise du registre des commissionnaires.

Les conditions d'inscription au registre des commissionnaires de transport sont détaillées dans les paragraphes suivants (Annexe 1).

5.2.3/LA CAPACITE PROFESSIONNELLE.

L'inscription au registre des commissionnaires de transport est nécessaire pour exercer cette activité.

La possession de l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport est nécessaire pour l'inscription au registre des commissionnaires de transport.

Seul un gestionnaire de transport titulaire de l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport, ou d'un diplôme admis en équivalence en permettant la délivrance, permet l'inscription au registre des commissionnaires de transport.

L'attestation de capacité professionnelle est délivrée par le Préfet de région aux personnes répondant à l'une des conditions suivantes :

- La possession **d'un diplôme d'un niveau égal au moins au niveau III** (bac +2) soit spécialisé en transport, soit de formation juridique, économique, comptable, commerciale ou technique et comportant au moins deux cents heures de gestion,
- La réussite d'un examen écrit spécifique : **l'Attestation à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport.**
- L'exercice pendant au moins **cinq années consécutives de fonctions de direction** ou d'encadrement au sein d'une entreprise de commissionnaire de transport ou de transport public routier de marchandises sans interruption de l'activité depuis plus de trois ans à la date de la demande de l'attestation par l'intéressé.

5.2.4/L'HONORABILITE DU REPRESENTANT LEGAL DE L'ENTREPRISE.

Cette condition doit être satisfaite par le commerçant chef d'entreprise individuelle, par les associés et les gérants des sociétés en nom collectif, par les associés commandités et les gérants des sociétés en commandite, par les gérants des sociétés à responsabilité limitée, par le président du conseil d'administration, les membres du directoire et les directeurs généraux des sociétés anonymes, par le président et les dirigeants des sociétés par actions simplifiées, par la personne physique qui assure la direction permanente et effective de l'activité de l'entreprise.

Toute personne n'ayant pas fait l'objet d'une condamnation mentionnée au bulletin n°2 du casier judiciaire remplit les conditions d'honorabilité professionnelle.

5.3/LES DIFFERENTES ACTIVITES DU COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT.

Le commissionnaire de transport réalise différentes activités qu'il convient de préciser.

Certains commissionnaires de transport commercialisent, auprès de leurs donneurs d'ordre, une prestation **d'acheminement de porte à porte**, en intégrant toutes les formalités fiscales et/ou douanières, tant à l'importation qu'à l'exportation.

Ces entreprises sont désignées sous le vocable d'« **intégrateur** ». C'est pourquoi certaines de ces entreprises citées sont reprises dans plusieurs catégories d'acteurs.

5.3.1/L’AFFRETEMENT.

Le commissionnaire de transport agit en qualité d'**affrèteur** lorsqu'il fait réaliser sous sa responsabilité des transports de lots complets et/ou de lots groupés.

Un lot ou un envoi est un groupe de colis de marchandises ayant un même expéditeur et un même destinataire.

5.3.2/LE GROUPAGE.

Le commissionnaire de transport agit en qualité de **groupeur** lorsque son activité est le groupage plus communément appelé **messagerie**.

L'activité de groupeur ou messagerie consiste à regrouper des marchandises (un colis, plusieurs colis, une palette de colis, ... ayant un expéditeur unique et un destinataire unique) composant un envoi dans un même véhicule et/ou conteneur pour un acheminement groupé après groupage et avant dégroupage.

L'activité de groupage nécessite un passage à quai pour regrouper les envois et un passage à quai pour dégroupage. Cette activité se décompose en trois phases :

- Collecte des envois entre le destinataire et le quai de regroupement des marchandises à l'aide de véhicules de petit tonnage,
- Transport de quai de regroupement des marchandises vers le quai de dégroupage par un véhicule de gros tonnage,
- Livraison de l'envoi entre le quai de dégroupage et le destinataire à l'aide de véhicule de petit tonnage.

L'ensemble des bons de livraison sont regroupés sur un bordereau de groupage qui accompagne le transport de quai à quai.

Les groupeurs nationaux peuvent être spécialisés avec un réseau d'agences couvrant une partie du territoire national, voire européen.

A défaut, le groupeur dispose de correspondants dans les autres parties de son espace économique.

5.3.3/LE TRANSITAIRE.

Le transitaire est en fait un sous-traitant du commissionnaire pour lequel il effectue le plus souvent une opération partielle pour le compte du commissionnaire qui lui a une responsabilité globale dans le cadre d'un contrat de commission vis-à-vis de son client.

Cette catégorie d'acteurs regroupe la très grande majorité des acteurs dont le cœur de métier est, en fait, **commissionnaire en douane**, c'est-à-dire la représentation fiscale du client et de sa marchandise auprès de l'Administration douanière.

Cette activité est généralement associée à celle de commissionnaire de transport (lots complets et/ou lots groupés). Leur activité est liée à l'import-export, c'est pourquoi les transitaires sont implantés au plus près des points frontières (frontières terrestres, ports, aéroports, ...).

5.3.4/LA SOUS-TRAITANCE.

Le contrat type sous-traitance approuvé par décret reprend les éléments de la définition dégagée par la jurisprudence.

Il faut entendre par commissionnaire de transport, défini comme un organisateur de transport de marchandises : « **Tout prestataire de services qui organise et fait exécuter, sous sa responsabilité et en son nom propre, un transport de marchandises selon les modes et les moyens de son choix pour le compte d'un commettant** ».

L'inscription de l'entreprise au registre des commissionnaires de transport n'est évidemment pas suffisante pour établir qu'elle est intervenue comme telle dans une opération donnée et même si elle peut constituer un élément accessoire pris en considération pour asseoir l'intime conviction des juges.

5.3.5/LES PRESTATAIRES LOGISTIQUES.

Cette catégorie d'acteurs regroupe tous les acteurs dont la fonction est le stockage et l'entreposage de marchandises diverses. Elle regroupe les grands groupes de prestataires logistiques : GEODIS, DB SCHENKER, ID LOGISTICS, ...

Cette catégorie d'acteurs du transport et de la logistique est appelée intégrateurs. Des acteurs se sont positionnés sur le stockage/entreposage de mise en marché de produits de consommation et la distribution par véhicules routiers des points de livraison (supermarchés, magasins de proximité, ...).

D'autres acteurs se sont positionnés sur le stockage/entreposage/gestion des stocks de produits divers, voire d'importation : magasin de fournisseurs avancé par exemple. Cette activité est souvent complétée par des prestations de transport. Il s'agit d'une activité de gestion de stocks déportés.

Cette activité, mise en œuvre dans des entrepôts logistiques de Classe A, est en forte progression sous l'effet de la demande des industriels qui se concentrent sur leur métier de base et externalisent toutes les prestations non stratégiques au développement de leur activité industrielle.

6/LE TRANSPORTEUR ROUTIER DE MARCHANDISES PAR VEHICULE DE TRANSPORT NON MOTORISE.

Dans le domaine de la **logistique urbaine ou transport du dernier kilomètre**, le transport de marchandises par **véhicule non motorisé** mérite une analyse particulière au regard des différentes réglementations concernant le transport de marchandises.

Un coursier à vélo permet d'assurer la livraison de repas, de portage de plis, ... le plus souvent par l'entremise d'une plate-forme de livraison. Il est possible de travailler avec ces plate-formes pour devenir coursier (Uber Eats, Deliveroo, Frichti,...). De nombreux étudiants sont attirés vers ces métiers. En effet, un livreur à vélo dispose d'une véritable flexibilité dans l'organisation de son temps de travail.

Le statut de micro-entrepreneur est le statut le plus adapté pour exercer le métier de livreur en restauration. Cependant, son accès reste soumis à conditions.

6.1/LES FORMALITES A ACCOMPLIR POUR DEVENIR TRANSPORTEUR DE MARCHANDISES PAR VEHICULE NON MOTORISE.

Pour devenir livreur à vélo, il est indispensable, de créer une entreprise. La création d'une micro-entreprise est gratuite. Cependant, pour devenir micro-entrepreneur, il faut respecter plusieurs conditions :

- Etre majeur ou mineur émancipé,
- Ne pas être sous tutelle ou sous curatelle,
- Ne pas être condamné à une interdiction de gérer une entreprise,
- Disposer d'une adresse située en France.

Par ailleurs, avant de lancer une activité de micro-entrepreneur, il est important de s'entourer de quelques précautions surtout concernant les seuils de chiffre d'affaires (seuils 2020) :

- 176.200 Euros pour les activités commerciales et les activités d'hébergement,
- 72.600 Euros pour les professions libérales et les prestations de service.

Si vous optez pour le régime de la micro-entreprise, vous devez impérativement payer, mensuellement ou trimestriellement, des cotisations sociales qui s'élèvent à 22 % du chiffre d'affaires.

Dans certaines conditions, il est possible de bénéficier d'une exonération partielle de vos charges sociales, au titre du dispositif ACCRE, pour les trois premières années d'activité.

Attention, les vélos à assistance électrique dont la vitesse est limitée par construction à 25 km/h sont considérés comme des vélos musculaires et rentrent dans la catégorie des véhicules de transport non motorisés.

Les vélos cargos dont la vitesse est limitée par construction à 25 km/h rentrent dans cette catégorie.

6.2/LES FORMALITES A ACCOMPLIR POUR DEVENIR TRANSPORTEUR DE MARCHANDISES PAR VEHICULE A DEUX ROUES MOTORISE.

Pour les vélos électriques rapides ou speed bikes (45 km/h maximum), ils relèvent de la même catégorie que les mobylettes, les cyclomoteurs, les motocyclettes ou les scooters :

- Le pilote d'un vélo électrique rapide doit être titulaire, à minima, du permis de conduire de la catégorie AM,
- Le pilote d'un vélo électrique rapide doit être muni d'un casque homologué et de gants,
- Le vélo électrique rapide doit être équipé d'une plaque d'immatriculation et assuré,
- Le vélo électrique rapide doit être équipé d'un rétroviseur et d'un éclairage,
- L'usage des pistes cyclables est interdit aux vélos électriques rapides.

Les vélos électriques rapides ou speed bikes (45 km/h maximum) et les vélos-cargos équipés de ce type de motorisation entrent dans cette catégorie et nécessitent une inscription au Registre des transporteurs publics routiers de marchandises.

En clair, pour réaliser des transports routiers, pour compte d'autrui, avec ce type de véhicules, il est nécessaire de remplir toutes les conditions imposées pour un véhicule utilitaire léger (VUL).

7/LE GESTIONNAIRE DE TRANSPORT : 3 SOLUTIONS DE BASE.

La principale problématique pour la mise en œuvre du **projet LIVRAZOU** reste la **responsabilité juridico-administrative de l'exploitation de l'activité transport.**

Trois solutions s'affrontent :

7.1/LE RECRUTEMENT D'UN GESTIONNAIRE DE TRANSPORT INTERNE A L'ENTREPRISE.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
Opérationnalité immédiate	Procédure de recrutement
Responsabilité globale de l'activité transport	Coût (salaire + charges sociales)
Filialisation possible de l'activité transport	Création d'un poste de travail supplémentaire

7.2/LE RECOURS A UN GESTIONNAIRE DE TRANSPORT EXTERNE A L'ENTREPRISE.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
Opérationnalité immédiate	Coût supplémentaire (honoraires)
Responsabilité globale de l'activité transport	Externalisation de la fonction
Filialisation possible de l'activité transport	Moindre disponibilité si cumul de fonctions

7.3/LA FORMATION D'UN CADRE DE L'ENTREPRISE AUX FONCTIONS DE GESTIONNAIRE DE TRANSPORT.

AVANTAGES	INCONVENIENTS
Absence de surcoût (salaire + charges sociales)	Durée de la formation
Responsabilité globale de l'activité transport	Coût de la formation
Filialisation possible de l'activité transport	Opérationnalité à moyen terme

Le choix de l'une ou de l'autre des solutions relèvent de la **stratégie de l'entreprise** et, en conséquence, ce choix incombe au représentant légal de l'entreprise ou aux membres du groupement.

Les tableaux ci-dessus ne constituent qu'une **aide à la décision.**

Quoique qu'il en soit, les activités relatives aux transports sont très complexes et elles doivent être exercées par de **véritables professionnels**, à minima, au niveau de l'encadrement et/ou de l'organisation des activités liés au transport.

7.4/UNE SOLUTION PERTINENTE ET ADAPTEE.

Lors de la réunion du Comité de pilotage, en date du 26 août 2021, nous avons émis une proposition qui semble recevoir l'agrément des membres du groupement.

Un projet, quel qu'il soit, ne peut pas aboutir, s'il n'est pas porté par un **Chef de projet** qui pilote et coordonne l'ensemble des actions qui concourent à la réussite de la mise en œuvre du projet.

Ainsi, nous avons proposé le recrutement d'un **alternant dans le cadre d'un Diplôme d'Etudes Supérieures Universitaires (DESU) « Gestion des Opérations Logistiques »** de niveau Master 1 (Bac + 4).

Cette formation, de **1.050 heures de cours** répartis sur une **durée de 18 mois** est dispensée, en alternance, par l'Institut Universitaire de Technologie d'Aix-Marseille (Annexe 3).

Les lauréats de ce diplôme peuvent demander, par équivalence, la délivrance de l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport et l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur public de marchandises et de loueur de véhicule industriels.

En effet, la délivrance de **l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport** et de **l'attestation de capacité à l'exercice de la profession de transporteur public de marchandises et de loueurs de véhicules industriels** est délivrée **par équivalence** au titulaire du DESU « Gestion des Opérations Logistiques » (Annexe 2)

En résumé, durant 18 mois et pendant la période de scolarité et lors des stages en entreprise, le **Chef de projet logistique**, assure le pilotage du **projet LIVRAZOU** jusqu'à la phase opérationnelle.

A l'issue de sa formation de 18 mois et de l'obtention du diplôme, le Chef de projet logistique, sans cumuler le rôle de mandataire social, devient le **gestionnaire de transport** aux yeux de l'Administration.

Enfin, le gestionnaire de transport LIVRAZOU cumule les fonctions de **responsable de la gestion de l'entrepôt, de l'organisation des tournées de livraison et de la planification des tournées de livraison.**

Il devra, par ailleurs, assurer la **fonction commerciale** pour l'extension et le développement de l'activité de logistique urbaine vers de nouveaux clients et/ou usagers.

Le gestionnaire de transport LIVRAZOU disposera d'une **autorité fonctionnelle** sur le personnel de quai, les conducteurs livreurs et la gestion du parc propre de véhicules.

L'avantage de ce dispositif est de ne pas supporter les coûts salariaux durant la phase d'incubation du projet et de disposer d'un cadre à fort potentiel dès la mise en œuvre opérationnelle de l'activité.

La mise en œuvre de cette disposition pourra faire l'objet d'un accompagnement ultérieur.

8/LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES VEHICULES DE TRANSPORTS DE MARCHANDISES PERISSABLES.

Le principe de base est qu'aucune marchandise de type produits alimentaires, périssables ou non, ne doit être en contact avec une marchandise susceptible d'altérer la marchandise de type produit alimentaire.

En conséquence, si la cargaison est constitué de plusieurs types de produits périssables ou non, ceux-ci doivent être conditionnés et/ou emballés (palettes, caisses, cartons, ...) de manière à ne pas être en contact les uns avec les autres afin d'éviter toute contamination.

Ces dispositions doivent faire l'objet d'une application rigoureuse où la logique et le bon sens doivent prévaloir.

Par ailleurs, certaines catégories de produits alimentaires doivent faire l'objet d'un **étiquetage sur le plan phyto-sanitaire.**

Le principe de base étant : **pas de rupture de la chaîne du froid**, le recours à des véhicules isothermes et/ou équipés de groupes frigorifiques est indispensable.

Pour mémoire, à ce jour, le groupement dispose d'un parc de dix véhicules utilitaires légers (VUL) et d'un véhicule utilitaire léger, en location longue durée, équipé d'un groupe frigorifique, de moins de 3,5 tonnes de PTAC, à moteur thermique.

Il convient de rappeler que les véhicules équipés d'éléments frigorifiques doivent subir un **contrôle CEMAFROID** périodique chaque trois ans.

Par ailleurs, le groupement sous-traite à des prestataires tous les acheminements du dernier kilomètre au moyen de vélos-cargos.

9/LES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES ENTREPOTS SOUS TEMPERATURE DIRIGEE.

Le groupement s'est engagé dans la location d'une cellule située dans un parc d'activités : **Lot 4 – 25, rue Ledru Rollin – 13015 MARSEILLE.**

Ces locaux, de construction récente, bien positionnés et faciles d'accès, sont de nature à permettre le lancement et le développement de l'activité de logistique urbaine dans les meilleures conditions.

Les locaux permettent de créer **2 chambres froides** de L x l x h soit 8,00 m x 5,00 m x 3,00 m soit 120 m³ par chambre froide soit un total de **240 m³ d'entrepôts sous température dirigée.**

De plus, l'entrepôt permettra un stockage conventionnel sur 120 m².

L'option choisie de 2 chambres froides, en première phase, avec possibilité d'extension d'une chambre froide supplémentaire.

Pour permettre un développement futur de l'activité de logistique urbaine à d'autres produits, cette troisième chambre froide optionnelle devra permettre une plus grande modularité des températures (froid négatif ou froid positif), en particulier, pour le stockage des surgelés (- 20 °).

En matière de produits frais, le principe de base constant est : **pas de rupture de la chaîne du froid.**

10/DOCUMENTATION.

Pour éclairer, plus en détail, les porteurs du projet LIVRAZOU, nous proposons de faire l'acquisition des documents suivants :

- **Guide de la capacité professionnelle de transporteur public de marchandises** pour un coût de 128 Euros,
- **Guide de la capacité professionnelle de commissionnaire de transport** pour un coût de 128 Euros,
- **Convention collective des transports de marchandises** pour un coût de 42 Euros,

auprès des Editions CELSE, 10, rue Léon Cognet – BP 106 – 75821 PARIS Cédex 17.

11/CONCLUSION.

Pour effectuer des **activités liées au transport public routier de marchandises et à la commission de transport**, il convient de disposer au sein de l'entreprise, d'un **interlocuteur responsable** est désigné comme tel aux yeux de l'Administration (DREAL) **titulaire des attestations de capacité** (ou d'un diplôme admis en équivalence) de :

- **commissionnaire de transport,**
- **transporteur public de marchandises et de loueur de véhicules.**

En conséquence, pour mettre en œuvre le projet LIVRAZOU, plusieurs conditions sont

- Disposer d'un véritable professionnel des métiers du transport, à fort potentiel, pour permettre le développement de l'activité de logistique urbaine,
- Disposer des services d'un gestionnaire de transport,
- Disposer d'une inscription au registre des commissionnaires de transport,
- Disposer d'une inscription au registre des transporteurs publics de marchandises et de loueurs de véhicules.

Sur le plan juridique et/ou réglementaire, toutes ces conditions interdépendantes et essentielles sont liées.

La solution proposée de recruter un **Chef de projet logistique**, pour assurer le pilotage du projet dans le cadre d'une **formation en alternance** au **Diplôme d'Etudes Supérieures Universitaires (DESU) « Gestion des Opérations Logistiques »**, dispensé par l'Université d'Aix-Marseille, répond à toutes ces exigences.

12/TABLE DES ANNEXES.

ANNEXE 1 :

Demande d'autorisation d'exercer la profession de commissionnaire de transport et de transporteur public de marchandises (document CERFA).

ANNEXE 2 :

Attestation de capacité à l'exercice de la profession de commissionnaire de transport.

ANNEXE 3 :

Plaquette d'information du Diplôme d'Etudes Supérieures « Gestion des Opérations Logistiques » de l'Institut Universitaire de Technologie d'Aix-Marseille.

13/TABLE DES MATIERES.

1/Exposé des motifs.....	2
2/Le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui.....	3
3/Le transport routier public de marchandises.....	4
4/Le gestionnaire de transport.....	7
5/Les différentes activités dans le domaine du transport.....	9
6/Le transporteur routier de marchandises par véhicule de transport non motorisé.....	14
7/Le gestionnaire de transport : 3 solutions de base.....	16
8/Les caractéristiques techniques des véhicules de transport de marchandises périssables.....	17
9/Les caractéristiques techniques des entrepôts sous température dirigée.....	18
10/Documentation.....	18
11/Conclusion.....	19
12/Table des annexes.....	19
13/Table des matières.....	20
