



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Pour une capacité professionnelle de la livraison à domicile harmonisée

Question écrite n° 1036

Texte de la question

Mme Sandrine Le Feu alerte M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports, sur la nécessité de faire évoluer la réglementation de la capacité professionnelle en transport applicable aux livreurs à domicile. Les enjeux du secteur imposent en effet d'adapter la régulation afin qu'elle réponde mieux aux évolutions en matière de professionnalisation du métier, de lutte contre la fraude d'amélioration du statut juridique des livreurs opérant dans la livraison urbaine du dernier kilomètre. La livraison urbaine du dernier kilomètre représente un maillon délicat de la chaîne logistique au carrefour de la performance opérationnelle et d'enjeux environnementaux et sociétaux. Depuis la crise sanitaire, les besoins en livraison s'intensifient et le secteur ne cesse d'accélérer sa transformation. Dans ce contexte, la capacité professionnelle en transport routier léger de marchandise exigée de certains livreurs à domicile n'apparaît plus adaptée. Cette capacité professionnelle nécessite cent deux heures de formation, elle inclut même de la comptabilité, du droit des sociétés. Elle est inutilement difficile pour les livreurs indépendants travaillant avec les plateformes de livraison et n'exploitant pas leur propre entreprise de transport. Devant la difficulté, certains livreurs auto-entrepreneurs renoncent à l'obtenir pour exercer leur profession et préfèrent encourir une sanction pénale. En revanche, il n'y a aucune obligation de capacité professionnelle s'agissant des livreurs salariés et des livreurs à vélo. Cela crée une iniquité flagrante entre opérateurs du même secteur. Ce manque d'harmonisation réglementaire ne contribue pas à la nécessaire régulation d'un secteur encore insuffisamment contrôlé. Il conviendrait en ce sens de créer deux nouvelles capacités professionnelles en transport, à savoir une capacité en transport micro-capacitaire et une capacité en transport cyclo-logistique. Une « capacité pour tous », harmonisée, facilitant l'accès du plus grand nombre à une formation agréée par l'État, serait une voie pour professionnaliser un métier qui a connu une forte évolution et lutter contre la fraude. Dans ce cadre, les compétences requises seraient plus en phase avec les réalités de la pratique de terrain, mettant davantage l'accent sur la sécurité routière, le partage de l'espace public, les conséquences environnementales et sociétales des activités de livraison à domicile. Un autre chantier serait de faire certifier par France Compétences les formations associées à l'obtention de ces nouvelles capacités professionnelles en transport, elles seraient ainsi éligibles au compte personnel de formation. Ces évolutions, attendues des opérateurs du secteur, nécessiteraient la publication d'un décret en Conseil d'État, suivi d'un arrêté ministériel pour les modalités pratiques d'application. Elle lui demande les mesures que le Gouvernement compte prendre sur ces enjeux de la livraison à domicile.

Texte de la réponse

Le développement des plateformes d'intermédiation numérique dans le domaine du transport routier de marchandises pour les livraisons urbaines, mis en exergue par l'expansion récente du marché, s'accompagne de l'utilisation croissante de véhicules ultra-légers, motorisés ou non (véhicules motorisés à deux ou trois roues, vélos-cargos), exploités pour une part importante par des travailleurs indépendants. Ces évolutions posent la question de la pertinence des règles d'accès à la profession de transporteur public routier, l'exploitation par un travailleur indépendant de ces véhicules, lorsqu'ils sont motorisés, étant soumise aux mêmes obligations que

l'exploitation pour des activités de transport, de véhicules utilitaires légers (VUL) de type camionnettes ou fourgons. En outre, de nombreuses infractions sont constatées, notamment en termes d'exercice illégal de la profession de transporteur public routier par défaut d'inscription au registre électronique national des entreprises de transport par route. Le besoin d'une réforme des conditions d'accès à la profession de transporteur public routier a bien été identifié et des concertations avec l'ensemble des parties prenantes ont été réalisées dès 2021. Ces travaux n'ont, toutefois, pas permis, à ce stade, d'aboutir à un consensus sur des propositions à mettre en œuvre. Le Gouvernement est conscient de la nécessité d'une évolution de la réglementation actuelle et prévoit de poursuivre les travaux engagés avec l'ensemble des parties prenantes. Il sera particulièrement attentif à ce que leur issue prenne en compte, de façon adaptée au secteur, les objectifs de renforcement des compétences des livreurs sur leurs droits, en tant que travailleurs indépendants et sur leurs obligations, en tant que responsables d'entreprises de transport routier, acteurs d'un marché régulé à forte concurrence. Les évolutions envisagées ont également vocation à apporter de la lisibilité à la réglementation, sans multiplier les cadres car elle serait difficile à contrôler et propice aux fraudes. La possibilité de mobilisation du compte personnel de formation devra être appréciée en fonction du caractère plus ou moins qualifiant du dispositif mis en place. Enfin, les conditions d'accès à la profession de transporteur public routier concernent les entreprises et leurs dirigeants et doivent être distinguées des besoins éventuels de formation des livreurs en matière de prévention des risques professionnels, notamment lorsqu'ils sont salariés, sujets qui doivent être traités de façon privilégiée par les partenaires sociaux, au sein de la branche compétente.

Données clés

Auteur : [Mme Sandrine Le Feu](#)

Circonscription : Finistère (4^e circonscription) - Ensemble pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1036

Rubrique : Services

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [15 octobre 2024](#), page 5481

Réponse publiée au JO le : [4 février 2025](#), page 573