



**Sntl** — Syndicat national  
des transports légers

**20 propositions**  
pour une  
**logistique urbaine**  
**durable et maîtrisée**



## 20 propositions pour une logistique urbaine durable et maîtrisée

Le Syndicat national des transports légers représente les transporteurs du dernier kilomètre livrant à l'aide de véhicules à petite capacité (moins de 3,5 tonnes).

Ses adhérents sont inscrits au registre des transporteurs et des commissionnaires de transports. Pour la mise en œuvre de leurs livraisons, ils ont recours à leurs livreurs salariés, recrutés à 95% en CDI, ou à des sous-traitants, dans le respect de la réglementation en vigueur.

Ces dernières années, le secteur de la livraison a été bouleversé par l'arrivée de nouveaux acteurs et d'une transformation des pratiques de consommation, marquée par une augmentation des livraisons à destination des particuliers.

Les limites de ce nouveau modèle économique sont aujourd'hui nettement perceptibles : livreurs « indépendants » exposés à des risques professionnels accrus, concurrence déloyale de plateformes dérogeant à la réglementation des transports, dérégulation du système-prix ne reflétant plus la réalité du coût écologique et social du transport de marchandises, affaiblissement des marges des petites et moyennes entreprises confrontées à des investissements d'ampleur pour accompagner la transition énergétique...

Tout un pan du tissu économique français s'en trouve aujourd'hui considérablement fragilisé, rassemblant les entreprises ayant permis la continuité de l'approvisionnement des ménages et des professionnels durant la crise sanitaire, assumant en 2022 d'importantes revalorisations salariales et désormais également exposées à la forte volatilité des prix de carburants **provoquée par la guerre en Ukraine**.

**À l'heure où les pouvoirs publics ont la volonté d'accompagner le développement harmonieux de la nouvelle logistique urbaine, d'améliorer le bien-être des habitants et usagers des voies publiques, les professionnels de la livraison sont les seuls acteurs économiques en capacité de répondre à ces attentes, qui requièrent expertise et pérennité. Il y a urgence à agir pour protéger ces entreprises dont la situation financière est aujourd'hui très dégradée, mais également les finances publiques puisque la Commission européenne estime que les requalifications de travailleurs indépendants en salariés représenteraient 4 milliards d'euros en impôts et cotisations sociales pour les États européens.**

Le Syndicat national des transports légers a donc établi une série de propositions destinées à remettre la responsabilité entrepreneuriale au cœur du débat public, pour une logistique urbaine durable et maîtrisée.



## Axe 1

### **Soumettre tous les acteurs de la logistique urbaine aux mêmes règles pour restaurer les conditions juridiques d'une concurrence loyale**

Depuis la publication de l'ordonnance du 21 avril 2021 encadrant l'activité des plateformes d'intermédiation numérique dans le secteur de transport de marchandises, l'activité de ces plateformes ayant recours à des « travailleurs indépendants » ne payant pas de charges sociales, n'investissant pas dans des véhicules et des équipements de protection pour les livreurs a été légalisée par le Législateur. Selon les estimations des professionnels, ce régime avantageux représente un avantage concurrentiel de l'ordre de 30% par rapport à celui de commissionnaire ou de transporteur.

### Proposition n°1

**Fusionner les régimes de « plateforme d'intermédiation » et de commissionnaire en garantissant un contrôle effectif sur le respect du code des transports par le sous-traitant / livreur de plateforme**

Les livreurs « indépendants » : qui sont-ils ?

Il existe peu d'études consacrées aux livreurs de plateformes. Les études de chercheurs de l'Université Gustave Eiffel montrent cependant que la grande majorité d'entre eux sont en situation très précaire : personnes très éloignées de l'emploi ayant des difficultés à se loger, ayant des difficultés à s'exprimer en français, ne disposant parfois pas de titres de séjour en cours de validité. (Voir l'étude de Laetitia Dablanç )<sup>1</sup>

Selon la Commission européenne, 55% des travailleurs « indépendants » de plateforme (au-delà du seul secteur des transports) auraient des revenus inférieurs aux minima prévus dans leur pays d'activité.<sup>2</sup>

Les livreurs de plateformes doivent être soumis aux mêmes obligations que les sous-traitants de commissionnaires : inscription au registre des transporteurs, possession d'une licence professionnelle adossée à une capacité professionnelle, à une capacité financière et à l'honorabilité professionnelle. Cela nécessite de modifier la loi qui a ratifié l'ordonnance du 21 avril 2021.

**La professionnalisation des conducteurs de véhicules utilitaires légers était une recommandation du rapport Pichereau d'avril 2018.**<sup>3</sup>

1 <https://www.lvmt.fr/wp-content/uploads/2021/04/Livreurs-2021.pdf>

2 [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip\\_21\\_6605](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_21_6605)

3 [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Rapport%20Mission%20gouvernementale%20VUL%20-%202018.04.18\\_0.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Rapport%20Mission%20gouvernementale%20VUL%20-%202018.04.18_0.pdf)

### Proposition n°2

**Renforcer les obligations de contrôle des plateformes d'intermédiation numériques<sup>4</sup> sur l'identité des livreurs et les véhicules utilisés pour la livraison afin de lutter contre le phénomène des comptes en cascade et le délit d'exercice de la profession de transporteur sans titre**

4 Plateformes d'intermédiation numériques au sens de l'ordonnance n° 2021-487 du 21 avril 2021

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000043403949/>



L'activité de livraison engendre des obligations vis-à-vis du client destinées à garantir l'état de la marchandise livrée. Le fait d'exercer cette activité avec un véhicule motorisé (scooter ou voiture) sans titre constitue un délit puni d'un an d'emprisonnement et de 15 000 euros d'amende. Il est nécessaire de responsabiliser les plates-formes sur cette question, Le phénomène de compte en cascade ne permet pas de vérifier l'identité du livreur « indépendant », et donc sa capacité et son honorabilité pour la prise en charge de la marchandise qui lui est confiée. Les entreprises de livraison traditionnelles ont un lien physique quotidien avec leurs livreurs, les connaissent et leur fournissent des véhicules. Les plateformes doivent donc être soumises à des obligations légales ou réglementaires précises

## Proposition n°3

**Étendre l'obligation de disposer d'une licence professionnelle à l'activité de livraison aux deux-roues non motorisés et tout autre véhicule de transport de marchandise de petite capacité.**

Le périmètre des véhicules concernés par l'obligation de licence professionnelle est fixé par décret. Cette proposition avait été déposée sous forme d'amendement par plusieurs députés lors de l'examen de la loi pour l'orientation des mobilités, mais les amendements avaient été déclarés irrecevables car empiétant sur le champ réglementaire. Le décret écarte aujourd'hui les véhicules non motorisés. Il s'agit de prévoir une capacité financière inférieure à celle exigée pour les véhicules motorisés, afin de permettre une plus grande traçabilité des livreurs « indépendants ». Seul le ministre en charge des transports peut prendre cette décision par arrêté.<sup>5</sup> La réécriture de l'article R 311-1 du code de la route afin de l'adapter à la nouvelle offre de véhicules légers paraît en outre nécessaire.

5 Article 2 de l'Arrêté du 16 novembre 1999 modifié par l'arrêté du 28 décembre 2011

[https://www.legifrance.gouv.fr/loda/article\\_lc/LEGIARTI000025090981](https://www.legifrance.gouv.fr/loda/article_lc/LEGIARTI000025090981)

## Proposition n°4

**Mettre en place une présomption de salariat au niveau national et soutenir l'adoption de la directive européenne relative aux travailleurs de plateformes en ce sens pour un droit européen unifié**

Pour les livreurs « indépendants » de plateformes, l'accès à une protection sociale passe aujourd'hui par de longues procédures judiciaires incertaines, devant les juridictions sociales, voire, désormais, pénales (cf le procès en cours des dirigeants de Deliveroo devant le tribunal de Paris) visant à démontrer l'existence d'un lien de subordination et demander la requalification en contrat de travail. Cela représente un coût pour la société, comme l'a récemment chiffré la Commission européenne : elle estime que 5,5 millions de personnes travaillant comme « indépendants » pour des plateformes numériques sont en réalité des salariés, principalement dans le secteur des transports. La Commission estime que cette mesure coûterait 4,5 milliards d'euros par an aux plateformes, pour 3,8 millions de requalifications, et que le prix des courses augmenterait de 24,5% (EUROSTAT), pour des recettes en cotisations sociales et impôts pour les États membres de 4 milliards d'euros.

## Proposition n°5

**Aligner la réglementation applicable aux travailleurs de plateformes sur les encadrements des horaires et des conditions de travail applicables aux professionnels de la livraison**

Les entreprises de livraison sont soumises aux règles du code du travail et aux dispositions de la convention collective nationale des transports routiers, ainsi qu'à des accords négociés avec les représentants de salariés.

Cela induit des rigidités et des surcoûts pour les entreprises traditionnelles qui ne s'appliquent pas aux plateformes d'intermédiation numérique. L'ordonnance du 21 avril 2021 vise à introduire les bases d'un dialogue social pour les livreurs « indépendants » de plateformes, mais cette mise en place sera longue. Afin de gérer la transition, il est donc proposé de réglementer l'activité des plateformes en soirée et en fin de semaine pour réduire les distorsions de concurrence.



## Proposition n°6

### Réviser les contrats-types de transport pour les adapter aux nouvelles circonstances concurrentielles

L'arrivée sur le marché de nouveaux acteurs et les nouvelles contraintes écologiques modifient les rapports concurrentiels entre les transporteurs et leurs donneurs d'ordre, conduisant à une compression du prix des actes de transport, ne permettant pas de refléter leur réalité écologique et sociale. Sur la base des propositions des organisations professionnelles, les contrats-types pourraient être révisés.

## Axe 2

### Anticiper l'impact des changements de consommation sur la vie en ville

**Le vieillissement de la population, la généralisation de l'activité professionnelle des femmes, et le développement de la société de loisirs entraîne une augmentation des besoins de la livraison à domicile. Beaucoup de communes sont aujourd'hui confrontées aux conséquences de la diversification des flux de livraisons réalisées par des non professionnels : incivilités routières, multiplication du nombre de deux-roues motorisés, congestion des centres-villes.**

## Proposition n°7

### Faire de la logistique urbaine une priorité nationale

La crise sanitaire a montré l'importance du rôle des acteurs de la logistique notamment urbaine dans la société, au service de la continuité de la vie économique et sociale de la nation. Le transport de marchandises a d'ailleurs fait partie des « activités essentielles » maintenues durant les confinements successifs. La logistique urbaine est aujourd'hui confrontée à de nombreux enjeux sociaux, économiques, environnementaux qui nécessitent un positionnement clair et de long terme de la part de l'État quant aux règles de concurrence entre les acteurs de logistique urbaine, mais également sur la stratégie nationale de transition énergétique, afin de mieux orienter les choix d'investissement des transporteurs.

## Proposition n°8

### Uniformiser au niveau national les règles relatives à la tarification des places de stationnement et aires de livraisons

On observe aujourd'hui une diversification des règles au niveau national, et certaines mairies tentent de restaurer leurs finances en étendant les tarifications aux professionnels, comme récemment aux entreprises de déménagement à Paris. Il est nécessaire d'inscrire la gratuité ou d'encadrer la tarification possible dans le Code général des collectivités territoriales pour anticiper ce type de dérives. Cela permettrait également de distinguer les transporteurs professionnels des livreurs de plateformes.



## Proposition n°9

### Réviser des dispositifs locaux de consultation des transporteurs

L'époque étant à développer les outils de démocratie directe, les transporteurs sont aujourd'hui régulièrement consultés, sans que l'impact de ces consultations sur les décisions prises soient perceptibles. Il est indispensable que la consultation ne réponde pas seulement à une exigence formelle pour les pouvoirs publics, mais qu'elle nourrisse véritablement la prise de décision.

## Proposition n°10

### Instaurer une formation initiale obligatoire des livreurs salariés financée par le Fonds National pour l'Emploi-Formation (FNEF) pour renforcer la professionnalisation et l'attractivité du métier

Les entreprises de transport rencontrent aujourd'hui d'importantes difficultés pour recruter, alors qu'entre 40 et 50 000 emplois sont non pourvus aujourd'hui, ils pourraient atteindre 100 000 d'ici cinq ans. Les entreprises du transport léger assument aujourd'hui seules le besoin de formation, en interne, après recrutement. Livreurs de plateformes

## Axe 3

### Accompagner la transition énergétique dans des conditions plus sécurisantes pour les acteurs du secteur

**Les solutions alternatives aux véhicules utilitaires légers actuellement commercialisées ne répondent pas aux besoins d'autonomie des transporteurs, en conditions réelles d'utilisation, et le déploiement des bornes d'avitaillement actuel est insuffisant pour répondre aux besoins des PME.**

## Proposition n°11

### Revoir les dispositifs actuels d'incitation à la transition

La politique de transition énergétique dans le secteur des transports repose en partie sur des programmes incitatifs (labels, chartes, etc.) portés par l'ADEME et d'autres organismes qui nécessitent pour les entreprises de déployer du temps et des moyens humains importants, ce qui n'est pas adapté aux contraintes des PME du transport léger. Ces crédits pourraient être plus utilement utilisés en étant re-ventilés vers des aides à l'achat de véhicules neufs ou l'investissement dans un maillage suffisant de bornes d'avitaillement.



## Proposition n°12

**Conditionner les interdictions aux VUL à moteur thermique d'accès aux zones à faibles émissions (ZFE) à l'existence de solutions alternatives réalistes**

Depuis l'entrée en vigueur de la loi climat et résilience, il est prévu que toutes les villes de plus de 150 000 habitants mettent en place des ZFE, interdisant l'accès aux véhicules les plus polluants, sans que l'offre des constructeurs soit en mesure de répondre à ces nouvelles exigences dans des conditions satisfaisantes pour les transporteurs (trop faible autonomie des véhicules électriques). Le maillage n'est pas suffisant pour répondre aux besoins des plus petites entreprises, qui ne sont pas en mesure d'investir dans leurs propres bornes d'avitaillement.

## Proposition n°13

**Diversifier les aides à l'investissement dans la transition énergétique adaptées aux solutions développées sur le terrain**

Beaucoup de transporteur développent aujourd'hui des solutions en interne pour réduire leur consommation de carburant, ce qui a un impact favorable sur l'environnement. C'est par exemple le cas du bio-carburant, qu'il faudrait pouvoir financer au même titre que les véhicules utilitaires légers électriques.

## Proposition n°14

**Permettre aux organisations professionnelles de devenir éligibles au crédit impôt recherche pour financer des innovations utiles à toute une filière OU mettre en place une instance de dialogue entre transporteurs et constructeurs**

Les investissements financés par les organisations professionnelles grâce au CIR pourraient permettre de compléter la recherche des constructeurs, et se rapprocher davantage des besoins des utilisateurs de véhicules utilitaires légers.

## Proposition n°15

**Accompagner la structuration de filières françaises et européennes pour réduire les délais de livraison et leur vulnérabilité au contexte international**

Les adhérents du SNTL sont très concernés par l'avenir du véhicule utilitaire léger, et par l'exposition au risque des chaînes de productions délocalisées, se traduisant par des retards de livraison. La localisation des chaînes de production de véhicules utilitaires légers hors de la zone européenne ainsi que leur forte dépendance à des composants importés rend l'investissement des transporteurs difficile. Il importe de mettre en place une stratégie nationale ou européenne destinée à accompagner le développement de filières sur le continent européen, et notamment d'une filière hydrogène.

## Proposition n°16

**Mettre en place un indice « véhicules légers » au Conseil national routier pour faciliter la mise en place du « bas de facture » pour les transporteurs légers**

Selon l'INSEE (2015), le carburant représente 13% des charges dans le compte d'exploitation des entreprises du TRM. Pour couvrir les transporteurs d'une partie du risque de volatilité du prix des carburants, il existe un mécanisme de répercussion du prix du carburant au client calculé à partir des indices du CNR. La création d'un indice VL pourrait s'avérer pertinente.



## Proposition n°17

### Légiférer par loi de programmation pour renforcer la stabilité du cadre légal du transport routier de marchandises

Le recours à des lois de programmation permettrait de garantir une forme de stabilité juridique (quelques mois s'étant écoulés seulement entre l'adoption de la loi d'orientation des mobilités et la loi climat et résilience).

## Axe 4

### Éveiller le consommateur sur l'impact environnemental et social de son mode de consommation

## Proposition n°18

### Taxer spécifiquement les plateformes d'intermédiation numérique pour financer leur protection sociale

Cette taxe pourrait réduire la distorsion de concurrence et se justifier par les externalités sociales et environnementales négatives de ces plateformes, qui ne sont pas en capacité de contrôler les véhicules effectivement utilisés par les indépendants travaillant avec eux.

## Proposition n°19

### Encadrer les pratiques publicitaires nocives

Il serait à ce titre nécessaire d'interdire la notion de « livraison gratuite » sur les sites commerçants et dans les annonces publicitaires. Également, il pourrait être envisagé d'interdire la publicité pour des offres encourageant les comportements dangereux sur la route (délais de livraison promis toujours plus courts).

## Proposition n°20

### Responsabiliser financièrement les consommateurs sur l'impact social et environnemental de leurs livraisons

Actuellement, les consommateurs commandant en ligne choisissent le mode de livraison sur la base de critères de temps et de prix. En s'appuyant sur les outils existants, il pourrait être mis en place au moment du choix du mode de livraison des certifications destinées à éclairer les consommateurs sur l'impact social (livreur salarié / livreur « indépendant ») et environnemental (entreprise engagée dans une démarche ECOCO2 ou non) des livraisons, et à leur permettre d'opter pour les transporteurs s'engageant effectivement à réduire leurs externalités.

De façon plus radicale, cette responsabilisation des consommateurs pourrait passer par des outils plus stricts : taxation des retours (question de la « reverse logistic »).

