



Préconisations pour la contractualisation des services de transport routier de voyageurs au moyen de véhicules légers

JANVIER 2025



Préambule

Le transport collectif de voyageurs au moyen de véhicules légers est une activité réglementée qui répond à de nombreux besoins : transport scolaire, transport de personnes à mobilité réduite, transport à la demande.

Ces services peuvent être organisés par des collectivités autorités organisatrices de la mobilité (Régions, Intercommunalités, Départements) ou par des établissements privés (Institut médico-éducatifs...).

A l'heure où les défaillances d'entreprises se multiplient avec de graves conséquences sociales pour les personnels comme pour les usagers, la FNTV a souhaité attirer l'attention des donneurs d'ordres sur les éléments essentiels permettant de sécuriser les contrats et de pérenniser les services de transport routier de personnes.

Qu'ils soient publics ou privés, les marchés de transport doivent faire l'objet d'une attention particulière dans la mesure où la bonne exécution du service dépend souvent de la qualité de la relation contractuelle entre le donneur d'ordre et le transporteur.

L'inscription au registre des transports

Il convient de rappeler que seules les entreprises régulièrement inscrites au registre des transports peuvent candidater à l'exécution d'un service de transport public conventionné[1].

Cette condition permet de vérifier que l'opérateur respecte toutes les obligations liées à l'exercice de la profession de transporteur : établissement, capacité professionnelle, capacité financière, honorabilité. Par ailleurs, l'inscription au registre emporte l'obligation d'appliquer toute la réglementation nationale qu'elle soit sociale, fiscale ou réglementaire.

A noter : Les VTC et taxis ne peuvent être titulaires d'un contrat d'exploitation d'un service conventionné sauf à être, par ailleurs, inscrits au registre des transports.

L'analyse des candidatures dans le cadre de l'attribution d'un marché de transport doit permettre de s'assurer que le candidat ne fait pas l'objet d'une interdiction de soumissionner mais également de vérifier l'aptitude du candidat à exercer l'activité de transporteur ainsi que ses capacités économiques, financières, professionnelles et techniques.

Afin d'assurer une concurrence saine et d'éviter les défaillances d'entreprise en cours de marché, il doit s'agir d'un véritable contrôle des conditions de participation préalable au jugement de l'offre de chaque candidat.

Il convient de préciser que les garanties financières et professionnelles exigées pour l'inscription au registre des transports ne doivent pas être confondues avec la capacité réelle d'un transporteur à exécuter le marché considéré.

Détection des offres anormalement basses

Une offre peut être qualifiée d'anormalement basse lorsque son prix ne correspond pas à une réalité économique.

Les offres anormalement basses doivent être détectées car elles peuvent avoir un impact sur :

- la capacité technique et économique du candidat à exécuter le marché ;
- la régularité et la sécurité de l'exécution du marché au regard des réglementations applicables en matière de sécurité, de droit de l'environnement, de la concurrence, social et du travail. Cela concerne notamment le respect des minima sociaux ... Etant donné la part importante du poste des conducteurs dans les coûts des prestations de transport routier de voyageurs, ce dernier point revêt une importance centrale.

Il est essentiel pour le donneur d'ordre de demander à l'entreprise des précisions et justifications dès lors qu'une offre semble anormalement basse.

[1] Les services de transport conventionnés organisés par les autorités organisatrices sont : les services réguliers, les services à la demande (y compris réservés aux PMR), les services scolaires et le transport d'élèves handicapés.

Le mécanisme de la garantie d'emploi et ses conséquences sur les marchés de transport routier de voyageurs

La garantie d'emploi est un mécanisme légal[2] et conventionnel qui s'impose aux entreprises de transport routier de voyageurs relevant de la Convention Collective Nationale des Transports Routiers (CCNTR)[3]. Ce dispositif, applicable dans le cadre de services réguliers et à la demande, entraîne le transfert automatique des contrats de travail du personnel éligible de l'entreprise sortante dans des conditions prédéterminées (maintien de l'ancienneté, rémunération...).

La garantie d'emploi vise à éviter les pertes d'emploi consécutives à un changement d'opérateur et à garantir que l'entreprise entrante pourra trouver des conducteurs en nombre suffisant pour assurer l'exécution du service.

En matière de transport routier de voyageurs, le mécanisme de transfert automatique des contrats de travail lors de la succession d'entreprises sur un même marché est une obligation légale et conventionnelle. En l'absence de reprise du personnel, le marché est exposé à un risque de contentieux juridiques et sociaux importants qui viendrait perturber la bonne exécution du marché.

A ce titre, plusieurs obligations pèsent sur le donneur d'ordre qui a un rôle central pour que le transfert puisse être opéré dans de bonnes conditions. Ainsi, lors de la consultation des prestataires, le donneur d'ordre doit communiquer aux candidats les informations relatives à la masse salariale des personnels à reprendre[4]. Par la suite, il doit faciliter les échanges entre l'ancien prestataire et le nouveau pour permettre la reprise du personnel.

[2] Article L3317-1 du code des transports

[3] Codes NAF 4939 A et 4939 B

[4] Il est conseillé d'inclure dans toute convention une clause par laquelle le titulaire s'oblige à lui fournir ces éléments. La cohérence des éléments transmis (masse salariale au regard du nombre de personnel transférable) devra être vérifiée.

Une attribution du marché précoce permettra aux opérateurs de préparer le transfert des personnels dans de bonnes conditions et de permettre à l'entreprise de mieux gérer les aspects sociaux du transfert (développement de l'emploi, reconversion, maintien dans l'emploi...).

NB : L'attribution du marché à une entreprise non soumise à la CCNTR (Régie, Taxi, Ambulances) fait échec au dispositif de transfert conventionnel. Aussi, il est conseillé d'inclure une clause d'application obligatoire du mécanisme quel que soit le code NAF du candidat retenu.



L'élaboration et la révision du prix des services de transport de personnes

L'élaboration des bordereaux de prix revêt une importance particulière pour la bonne exécution des marchés, qu'il s'agisse de marchés ordinaires ou d'accords-cadres à bon de commande.

En l'absence de bordereaux de prix détaillés, il peut devenir extrêmement complexe de faire évoluer les prestations en fonction des besoins du donneur d'ordre et de faire en sorte que l'évolution des quantités permette une rémunération juste du titulaire du contrat.

Afin d'éviter tout litige, le marché doit indiquer de manière précise si la facturation est réalisée :

- sur les km « en charge » (km commerciaux pour le transport des passagers) ou sur les km « roulés » : (km « en charge » + Km à vide nécessaires pour les besoins de l'exploitation).
- Par trajet/voyage.

Dans tous les cas, le traitement des temps d'attente doit être précisé.

• La clause d'actualisation

Dans l'hypothèse où la consultation est lancée suffisamment en avance, il est recommandé d'intégrer dans les contrats une clause d'actualisation des prix. Cette clause permet d'ajuster, au commencement de l'exécution du marché, le prix proposé lors de la remise des offres qui peut avoir été formulé plusieurs mois en amont.

• La formule d'indexation

En matière de transport de voyageurs il est nécessaire de prévoir une révision annuelle des prix des prestations. La formule d'indexation doit être représentative de la structure des coûts de l'entreprise. Elle permet d'assurer l'équilibre et la pérennité des contrats et de réduire les aléas pour l'opérateur comme pour la collectivité.

En matière de transport, les formules de révision de prix dans les contrats font intervenir les postes suivants :

- Les énergies,
- Les salaires,
- Les matériels roulants,
- Les services divers,
- La maintenance et la réparation.

Chaque indice est pondéré par un coefficient qui doit correspondre au poids réel du poste considéré dans la formation du coût global. Par exemple, pour les salaires, le coefficient de pondération est généralement compris entre 0,5 et 0,7.

Le choix des indices est déterminé par le donneur d'ordre. Il est conseillé de rechercher des indices liés au transport. S'agissant de l'indice « Salaire », il peut être fait référence à l'évolution de l'Indice CNR[5] conducteur transport routier de voyageurs.

Pour la mise en œuvre de la révision des prix, il est possible de rapporter l'indice n à l'indice n-1. Toutefois, s'agissant des postes pour lesquels la variabilité de l'indice est importante d'un mois sur l'autre (poste énergie notamment), il est conseillé de rapporter l'indice à sa variation moyenne sur l'année écoulée.

Il faut souligner que l'inclusion d'un terme fixe dans la formule d'indexation s'avère particulièrement inadaptée dans la mesure où il ne représente pas l'amélioration de la productivité dans le service public du transport routier de voyageurs. De la même manière, certains acheteurs peuvent être tentés de « plafonner » l'augmentation du prix issu de la formule d'indexation. Cette pratique n'est pas souhaitable dans la mesure où en empêchant la formule d'indexation de produire pleinement ses effets elle risque de mettre l'opérateur en difficulté financière et par la suite de fragiliser l'exécution des services.

A l'inverse, il est possible de prévoir contractuellement un déclenchement automatique de la révision du prix en dehors de la révision annuelle en cas d'augmentation/diminution importante d'un indice (inflation par exemple).

5] Comité national routier - www.cnr.fr

Le suivi et le contrôle de la prestation de transport public

Le suivi et le contrôle de l'exécution de la prestation de transport de voyageurs sont une nécessité pour le donneur d'ordre.

Un défaut de contrôle de l'Autorité organisatrice peut être constitutif d'un manquement et engager sa responsabilité.

Le contrôle peut porter sur les éléments suivants :

- La réalité des renseignements et informations fournies dans le cadre de la réponse à l'appel d'offres ;
- Les conditions de mise en œuvre des services ;
- Les recettes, la billetterie, les tarifs, les comptages de clientèle ;
- La qualité comme l'état du véhicule, sa propreté ;
- Le respect des règles de sécurité ;
- Le respect des itinéraires, des horaires...

Pour cela, il est nécessaire d'instaurer une relation de confiance avec l'opérateur et de mettre en œuvre une procédure de suivi du service en fonction du niveau de qualité attendu. Il faut alors déterminer des indicateurs qui peuvent être coconstruits avec l'opérateur. Ces indicateurs doivent être mesurables et contrôlés. (Respect des horaires, mise à disposition de véhicules correspondant au cahier des charges...).

Si le cahier des charges prévoit en général un mécanisme de pénalités, ces dernières ne suffisent pas à garantir la bonne exécution du marché. Il appartient au donneur d'ordre d'instaurer un véritable suivi qui doit porter tant sur la qualité de service que le respect de la réglementation sociale et des exigences du cahier des charges en matière de sécurité et des véhicules mis à disposition.

Le transport routier de voyageurs est une profession réglementée, exercée par des entreprises responsables.

La Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) est une association professionnelle qui rassemble les entreprises de transport routier de voyageurs (TRV). Elle représente plus de 1 300 entreprises de toutes tailles (TPE, PME, ETI et groupes) et ses adhérents emploient 85 000 salariés. Une équipe pluridisciplinaire et spécialisée est au service des adhérents à Paris. Un maillage territorial organisé en 16 régions est à l'écoute quotidienne des adhérents.

Les adhérents de la FNTV s'engagent au quotidien afin d'offrir un service de qualité adapté aux besoins des autorités organisatrices de transports et des passagers, ils mettent tout en œuvre afin de garantir leur sécurité.

Pour obtenir plus d'informations sur la réglementation applicable, vous pouvez vous reporter au « Guide du transport léger » élaboré par la FNTV et régulièrement mis à jour disponible sur le site fntv.fr, rubrique : [publication/guides pratiques](http://publication/guides_pratiques).