



2015/2349(INI)

4.5.2016

PROJET DE RAPPORT

sur les nouvelles opportunités pour les petites entreprises de transport, y compris les modèles commerciaux collaboratifs
(2015/2349(INI))

Commission des transports et du tourisme

Rapporteur: Dominique Riquet

SOMMAIRE

	Page
PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN.....	3
EXPOSÉ DES MOTIFS.....	7

PROPOSITION DE RÉSOLUTION DU PARLEMENT EUROPÉEN

on new opportunities for small transport businesses, including collaborative business models (2015/2349(INI))

Le Parlement européen,

- vu le Livre blanc de la Commission "Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources" (COM(2011)0144),
- vu sa résolution du 9 septembre 2015 sur la mise en œuvre du Livre blanc de 2011 sur les transports: bilan et voie à suivre pour une mobilité durable¹,
- vu la recommandation de la Commission 2003/361/CE du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises,
- vu le rapport annuel 2014-2015 sur les PME européennes,
- vu les communications de la Commission "Think Small First": Priorité aux PME - Un "Small Business Act" pour l'Europe (COM(2008)0394) et "Réexamen du "Small Business Act" pour l'Europe" (COM(2011)0078),
- vu sa résolution du 5 février 2013 sur l'amélioration de l'accès des PME au financement²,
- vu sa résolution du 19 mai 2015 sur les opportunités de croissance verte pour les PME³,
- vu l'instrument PME, et les instruments InnoSup, COSME, L'Europe est à vous – Entreprises, "Actions pilotes de la voie express pour l'innovation", et les possibilités de mise en réseau du programme Horizon 2020,
- vu les directives sur le commerce électronique (2000/31/CE) et sur les services (2006/123/CE),
- vu la communication de la Commission intitulée "Stratégie pour un marché unique numérique en Europe" (COM(2015)0192),
- vu la communication de la Commission intitulée "Améliorer le marché unique: de nouvelles opportunités pour les citoyens et les entreprises" (COM(2015)0550),
- vu le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) créé par le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013⁴,
- vu l'article 52 de son règlement,

¹ Textes adoptés de cette date, P8_TA(2015)0310.

² Textes adoptés de cette date, P7_TA(2013)0036.

³ Textes adoptés de cette date, P8_TA(2015)0198.

⁴ JO L 348 du 20.12.2013, p. 129.

- vu le rapport de la commission des transports et du tourisme (A8-0000/2016),
- A. considérant que les petites et moyennes entreprises (PME) sont le moteur majeur de l'économie européenne et qu'elles représentaient, en 2014, 99,8 % de toutes les entreprises du secteur non financier, employant 2 personnes sur 3;
- B. considérant que les PME créatrices d'emplois au cours des dernières années sont principalement issues du secteur tertiaire;
- C. considérant que les petites entreprises de transport jouent un rôle crucial dans le bon fonctionnement de la mobilité en Europe, mais rencontrent souvent des difficultés pour accéder à ce marché ou s'y maintenir;
- D. considérant que les petites entreprises présentent une valeur ajoutée en particulier dans les zones enclavées et dans les zones densément peuplées grâce à une excellente connaissance du marché local, une proximité avec le client et/ou une agilité et capacité à innover;
- E. considérant que, pour les personnes ou les marchandises, la demande de services de transport évolue fortement tant en qualité qu'en quantité, et que la réduction de la mobilité n'est pas une option;
- F. considérant que l'impératif de développement durable et la révolution dans le domaine des technologies de l'information et de la communication ont créé des opportunités et des défis sans précédent pour les entreprises de toute taille;

I. Les défis pour les petites entreprises de transport

1. estime que si, afin de répondre à une demande de mobilité grandissante sous la contrainte d'infrastructures limitées, toutes les entreprises de transport subissent des pressions pour fournir des solutions durables, à la fois respectueuses de l'environnement et limitant la congestion, il est plus difficile pour les petites entreprises d'y faire face;
2. souligne la nature complexe du secteur des transports, caractérisé par une gouvernance multi-niveaux encore largement cloisonnée par mode et soumis à une réglementation forte, notamment en ce qui concerne l'accès à la profession, ainsi que l'utilisation et la commercialisation des services de transport;
3. souligne que l'incertitude juridique concernant la définition des prestataires de services dans le secteur des transports empêche la mise en place d'une concurrence équitable, et regrette, dans ces conditions, les difficultés qu'ont de nombreuses petites entreprises à accéder au marché et à proposer de nouveaux services;
4. déplore les pratiques anticoncurrentielles causées par l'inégalité dans l'application de la réglementation, notamment entre résidents et non-résidents, en particulier en ce qui concerne les salaires et les systèmes de sécurité sociale, pouvant mener à des distorsions comme le dumping social;
5. constate que les petites entreprises de transport doivent investir non seulement pour se conformer au droit applicable mais aussi pour rester compétitives; déplore que, d'un

côté, leur accès au crédit et leur financement sur les marchés restent limités malgré les mesures d'assouplissement quantitatif tandis que, de l'autre, les aides financières publiques, notamment européennes, sont peu souvent mobilisées, en raison de procédures administratives trop complexes et trop longues;

6. remarque que, dans un contexte d'urbanisation croissante, le transport doit avoir une nature de plus en plus intégrée et multimodale et que les nœuds urbains jouent un rôle de plus en plus central dans l'organisation de la mobilité; souligne l'impact croissant des applications de planification des déplacements et l'enjeu pour les petites entreprises d'être prises en compte dans l'offre répertoriée;
7. constate que l'optimisation de l'usage des véhicules et de l'infrastructure permise par le développement des modèles d'économie collaborative contribue à ces objectifs mais ne constitue pas une solution suffisante; note que l'exploitation croissante des données générées par les usagers pourrait être en train de mener à une captation de la valeur ajoutée dans la chaîne de transport par les acteurs du monde numérique, ce qui risque de nuire à une distribution équitable des bénéfices ainsi qu'à la participation à l'investissement dans les infrastructures, qui a lieu dans le monde physique;
8. met en garde contre le risque que les plateformes d'intermédiation, caractérisées par un phénomène selon lequel "le gagnant rafle la mise", n'entraînent des monopoles et nuisent à la diversité du tissu économique, mais relève aussi que ces plateformes ont introduit un élément de contestation des acteurs en place et poussé les États membres à reconsidérer la structure du marché;
9. attire l'attention sur les bouleversements que le développement des véhicules connectés et autopilotés est en passe de créer pour les petites entreprises;

II. Recommandations: comment transformer les défis en opportunités

10. invite à la poursuite des efforts en vue d'achever l'espace de transport unique européen; estime que toute réglementation imposant de nouvelles exigences aux petites entreprises doit être proportionnée et accompagnée des incitations nécessaires;
11. est d'avis que, compte tenu du déficit d'investissement dans l'infrastructure, tous les acteurs du transport doivent y contribuer; insiste sur l'importance, dans le transport routier, d'internaliser les externalités négatives, mais reconnaît que cela pose des problèmes spécifiques aux petites entreprises, dont il faut tenir compte;
12. invite la Commission et les États membres à lutter davantage contre les pratiques anticoncurrentielles des grands groupes intégrés;
13. appelle à une harmonisation de l'accès aux professions réglementées en Europe et des contrôles y afférant;
14. estime que face au développement des modèles collaboratifs, la solution n'est ni une réglementation sectorielle, ni une réglementation seulement dédiée aux plateformes, et qu'il faut désormais appréhender le système de mobilité dans son ensemble; demande la mise en place d'un cadre réglementaire modernisé qui favorise l'innovation ainsi que la protection des consommateurs et de leurs données et veille à une concurrence saine;

15. considère qu'un tel objectif appelle une convergence des modèles, basée sur une définition claire des intermédiaires et des prestataires de services et permettant d'établir un cadre dans lequel les petites entreprises contribuent au coût social du transport selon les spécificités du ou des modes dans lesquels elles opèrent;
16. déplore que la réponse des États membres au développement de l'économie collaborative ait été jusqu'ici très fragmentée et estime incontournable une approche coordonnée et globale au niveau européen; note l'approche raisonnable de la Commission vis-à-vis de cette "nouvelle économie" et attend avec impatience la publication rapide de ses lignes directrices sur le sujet;
17. s'interroge de savoir si l'exemption accordée par de nombreux règlements européens aux véhicules utilitaires légers est toujours justifiée, compte tenu de leur développement significatif dans le transport de marchandises;
18. appelle à la mise en place de structures de concertation entre les petites entreprises de transport et les autorités publiques locales afin de mieux organiser la mobilité urbaine;
19. charge son Président de transmettre la présente résolution au Conseil et à la Commission.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Faute de données statistiques pertinentes, la réalité des petites entreprises de transport en Europe est difficilement appréhendable. Si le constat que leur importance varie d'un mode à l'autre s'impose (les transports routiers, fluviaux et maritimes étant fortement concernés, les modes ferroviaires et aériens un peu moins), rien ne permet de connaître avec précision leur nombre, leur part dans l'emploi ou leur proportion dans la richesse créée au sein de l'Union.

Par "entreprises de transport", votre rapporteur entend celles qui fournissent des services de transport, que ce soit pour les passagers ou les marchandises. L'industrie et les services annexes sont donc exclus du champ de ce rapport.

Les petites entreprises de transport sont d'autant plus difficiles à évaluer que leurs profils sont très variés, selon le mode, le pays, le type de service rendu et la structure concurrentielle du marché sur lequel elles opèrent. On recense les entreprises familiales, les PME, les microentreprises, les artisans ou encore les startups. S'intégrant d'une façon plus ou moins interstitielle dans le système de la mobilité, elles requièrent chacune une approche différenciée. Ainsi les PME, qui correspondent aussi à une notion administrative conditionnant un certain nombre d'aides, opèrent sur un segment bien défini et dépendent souvent des grandes entreprises, sans nécessairement viser une croissance exponentielle. Dans un tout autre esprit, les startups (qui, elles, échappent aux tentatives de définition administrative) créent dans la plupart des cas leur propre marché grâce à l'exploitation d'une idée, font preuve d'une plus grande souplesse et possèdent souvent le potentiel pour se développer à l'international.

Toutes ces entreprises n'en jouent pas moins un rôle crucial pour le transport des passagers comme des marchandises en mettant de l'huile dans les rouages d'une mobilité historiquement structurée par les "grands". Grâce à une connaissance du marché local plus fine, une plus grande proximité avec le client et/ou souvent une agilité et capacité à innover, les petites entreprises améliorent le transport individuel de passagers et notamment lors du fatidique dernier kilomètre dans les zones densément peuplées. De même, dans les zones enclavées où la construction d'une infrastructure ferroviaire ou l'organisation un transport collectif seraient trop coûteuses, la voiture particulière est souvent le seul moyen de déplacement possible pour certaines catégories de la population.

Les petites entreprises de transport sont donc consubstantielles à la mobilité européenne. Or elles regorgent de talents qui ont besoin d'un environnement favorable pour se déployer. C'est là que le régulateur peut et doit accomplir sa mission en constituant un environnement réglementaire, social et fiscal le plus favorable possible. Ainsi les petites entreprises de transport seront à même de transformer en opportunités les nombreux défis qui se posent à elles aujourd'hui, au premier rang desquels la révolution des TIC.

L'importance des besoins en information et en communication des transports a naturellement fait de ce secteur un terrain fertile pour l'économie numérique et a fortiori les plateformes d'intermédiation. Devenues accessibles pour les petites entreprises, les nouvelles technologies modernisent fortement l'économie de la mobilité (optimisation de l'utilisation des véhicules, diminution des coûts, diminution de la congestion, simplification de la mise en relation fournisseur/client). Lesdites plateformes, notamment celles liées à l'économie collaborative, tout en optimisant l'allocation de l'offre à la demande, introduisent un bouleversement majeur.

Celui-ci va au-delà des simples gains de performance: toute l'organisation de la mobilité s'en voit transformée avec la contestation des acteurs établis et l'émergence d'un système autogouverné ("consommacteurs"), caractérisé par la remise en cause des relations employé/employeur. Grâce à la maîtrise des deux extrémités de la chaîne, une connaissance des besoins des clients alliée à une capacité à fournir une offre adaptée au bon moment, les nouveaux acteurs du monde numérique sont parvenus à capter une partie de sa valeur ajoutée, soulevant ainsi des enjeux en ce qui concerne l'investissement dans l'infrastructure utilisée qui, lui, est supporté par les acteurs publics et privés de l'économie non virtuelle.

Le premier défi pour les petites entreprises est de tirer profit de cette transition numérique. Qu'elles en soient les acteurs ou non, elles doivent s'adapter sous peine de décliner.

Deuxièmement, la tendance n'a par ailleurs jamais été aussi propice au développement de solutions durables qui permettent, malgré la capacité limitée des infrastructures de transport, de répondre de manière respectueuse de l'environnement aux besoins grandissants de mobilité. À ce sujet, gardons à l'esprit qu'en dépit de la baisse généralisée du niveau des émissions depuis dix ans dans les autres secteurs de l'économie européenne, le transport continue de voir les émissions augmenter. Il représente aujourd'hui environ un quart des émissions totales de l'Union. La 21^e Conférence des Parties sur la lutte contre le changement climatique n'a donc fait que confirmer l'urgence qu'il y a pour ce secteur d'assumer sa part dans la transition vers une économie décarbonnée. En 2050, soit demain, plus de 80 % de la population vivra en ville. La mobilité urbaine n'en deviendra par conséquent que davantage un enjeu essentiel avec la nécessité d'organiser les déplacements de façon multimodale, propre et intégrée. Ici encore, le rôle du régulateur sera de créer le cadre incitatif à cette transition écologique. En d'autres termes, il s'agit de faire du durable un investissement plus rentable.

Ayons bien conscience que si toutes les entreprises sont soumises à cet impératif, les efforts que cela requiert sont très souvent plus difficiles à réaliser pour les petites structures.

Paradoxalement, alors qu'il devrait permettre de faire face à ces évolutions dans les meilleures conditions possibles, le cadre normatif constitue souvent un problème en soi, a fortiori dans un secteur des transports fortement régulé et ce, à plusieurs niveaux: local, régional, national, européen, global.

Aujourd'hui, en raison des divergences d'application du droit et de son exécution dévoyée, les distorsions économiques et sociales de marché restent monnaie courante d'une part, et les petites entreprises souffrent davantage de l'absence de véritable espace européen unique de transport d'autre part. Très hétérogène d'un pays à l'autre, l'accès à la profession ne met pas toujours résidents et non-résidents sur un pied d'égalité. Si la sécurité demeure un objectif incontournable dans toute activité de transport, elle est souvent instrumentalisée comme barrière pour l'accès au marché. En clair, il nous faut plus d'Europe ici aussi.

Face à l'arrivée des nouveaux entrants, l'incertitude juridique concernant la définition des prestataires des services de transport empêche la mise en place d'une concurrence équitable et freine de nombreuses ambitions chez les petites entreprises. Si l'employé a été défini dans une communication de la Commission européenne (COM(2002)694) comme une personne qui entreprend un travail réel et effectif sous la direction d'une autre personne et pour lequel elle est rémunérée, la notion d'indépendant manque de clarté. D'un autre côté, la lourdeur de la réglementation actuelle peut mettre les acteurs en place du secteur des transports dans une position difficile pour faire face à l'arrivée des nouveaux entrants.

Il faut ajouter que les différentes aides publiques disponibles pour les petites entreprises, au niveau européen comme national, ne sont pas toujours faciles d'accès et les délais peu adaptés aux cycles d'innovation. L'Europe doit être plus attentionnée avec les petits.

Eu égard à ce qui précède, votre rapporteur formule un certain nombre de propositions visant à transformer ces défis nombreux en autant d'opportunités pour les petites entreprises:

- accélérer les efforts en vue d'achever l'espace européen unique des transports, mettant fin aux disparités dans l'application du droit (révision de l'exemption pour les véhicules utilitaires légers, lutte contre les pratiques anticoncurrentielles, harmonisation de l'accès à la profession et des contrôles y afférant)
- inciter à une convergence entre l'économie traditionnelle et les plateformes, dont les modèles d'économie collaborative, de façon à favoriser l'innovation, la protection des consommateurs et une concurrence loyale (cadre grâce auquel toutes les entreprises contribuent au coût social du transport et à l'investissement dans l'infrastructure)
- organiser une meilleure concertation entre les autorités locales et les petites entreprises de transport afin d'améliorer la mobilité urbaine qui sera demain totalement décarbonnée.

Annexe I. Questionnaire diffusé publiquement afin d'aider à la préparation du rapport

Rapport d'initiative du Parlement européen sur

"Les nouvelles opportunités pour les petites entreprises dans le secteur des transports, y compris les modèles d'économie collaborative"

CONSULTATION

"En novembre 2015, la commission des transports et du tourisme du Parlement européen a décidé d'élaborer un rapport d'initiative sur les nouvelles opportunités pour les petites entreprises dans le secteur des transports, y compris les modèles d'économie collaborative. Amis entrepreneurs et acteurs de la mobilité, étant rapporteur sur ce dossier, je souhaiterais vous inviter à soumettre vos suggestions sur la façon de permettre à vos entreprises d'appréhender aux mieux les enjeux qui se présentent à elles."

Dominique Riquet (ALDE-UDI)

Député au Parlement européen

Vice-Président de la commission des transports et du tourisme

Membre de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

Président de l'intergroupe sur l'investissement de long terme et sur la réindustrialisation

INFORMATION

L'objectif de ce rapport d'initiative est d'identifier les défis que rencontrent aujourd'hui les petites entreprises dans le domaine du transport en Europe. Fort de ce constat, des solutions seront proposées en vue de renforcer notre compétitivité tout en assurant un développement cohérent et durable du système de transport dans son ensemble, ainsi que des règles du jeu équitables pour tous les acteurs. Destiné à inspirer la façon dont les législateurs aborderont ces questions, le rapport se limitera aux PME et aux startups liées à la mobilité en tant que service (que cela concerne les personnes ou les marchandises). L'industrie et les infrastructures ne sont donc pas directement concernées par cette consultation.

La version finale du rapport devrait être adoptée en septembre cette année et un premier projet sera préparé pour le début du mois d'avril pour examen par la commission compétente un peu plus tard dans le mois. Le délai pour envoyer vos contributions est donc établi pour le **29 février** (puisque'il y en a un cette année). Les contributions ainsi que les demandes de clarification devront être adressées à: dominique.riquet@europarl.europa.eu.

Vos contributions aideront à l'élaboration du rapport mais leur contenu ne sera pas diffusé publiquement. Cependant, pour des raisons de transparence, le nom des contributeurs sera mentionné à la fin du rapport.

Pour vous aider à structurer vos réponses, vous trouverez ci-dessous une liste de questions indicatives. S'il y a un élément que vous souhaiteriez partager avec nous mais qui n'est pas couvert de façon adéquate par ces questions, n'hésitez pas à l'ajouter à votre contribution.

QUESTIONS

- 1) Quels sont les principaux défis pour votre entreprise aujourd'hui?
- 2) Dans quelle mesure avez-vous numérisé vos procédures? Combien de votre activité repose sur ou dépend des technologies de l'information et de la communication? Quel rôle le "big data" joue-t-il pour votre activité?
- 3) De quelle façon prenez-vous en compte l'objectif de développement durable? les récentes évolutions démographiques? (vieillesse et urbanisation de la population notamment)
- 4) Essayez-vous d'internationaliser vos services et quels sont les problèmes rencontrés à cette occasion? Les pays dits "émergents" sont-ils une opportunité de croissance pour votre entreprise?
- 5) Dans quel mode de transport opérez-vous principalement? Dans quelle mesure trouverez-vous ce mode trop rigide pour permettre l'accès et la survie dans le marché correspondant?
- 6) Avez-vous le sentiment que les entrepreneurs sont bien perçus/traités en Europe?
- 7) Comment vous financez-vous (subventions, prêts, garanties de prêt, prises de participation externe...)? Avez-vous connaissance des différents programmes européens destinés à soutenir les PME et les startups? Les utilisez-vous et pourquoi?
- 8) Si vous êtes une startup, vous êtes-vous senti suffisamment accompagné aux différents stades de votre développement?
- 9) Si vous appartenez à l'économie collaborative:
 - comment les autorités publiques ont-elles réagi à votre arrivée sur le marché? quelles sont vos relations avec les entreprises appartenant à l'"ancienne économie"?
 - taxation, droits sociaux et sécurité sont parmi les principaux sujets de préoccupation: quelle est votre réaction et quelles seraient vos recommandations?
- 10) Diriez-vous que l'environnement juridique dans lequel vous évoluez est satisfaisant? (stable dans le temps, harmonisé entre les pays (européens), clair, adapté à la réalité, complet)
- 11) Les problèmes que vous mentionnez appellent-ils à une meilleure/nouvelle réglementation? à une meilleure application de la réglementation existante? à moins de réglementation? et à quel niveau? (local/national/européen)
- 12) Quelle est votre vision de la mobilité d'ici 5, 10, 20 ans? Êtes-vous optimiste quant à l'avenir de votre entreprise?

À PROPOS DE VOUS

- Nom et raison sociale de votre entreprise:
- Pays d'établissement principal et pays dans lequel/lesquels vous exercez vos activités:
- Nombre d'employés/prestataires sur lesquels vous vous basez pour réaliser l'objet de la société:
- Type de service fourni:
- Stade de développement:

- Chiffre d'affaires et valorisation estimée:
- Contact (email + tel.) et site web/profil sur les réseaux sociaux/application:

Annexe II. Liste des parties avec lesquelles votre rapporteur a été en contact

- Allied for Startups
- Avatar Logistics
- BlablaCar
- Captain Train
- Caisse des dépôts et des Consignations
- Chambres de Métiers et de l'Artisanat (APCMA)
- Commission européenne
- Drivr
- European Road Haulers Association (UETR)
- Fédération nationale des transports routiers (FNTR)
- France Digitale
- Heetch
- Inland Navigation Europe (INE)
- LEO Express
- Mouvement des Entreprises de France (Medef)
- Taxis Bleus
- Taxis G7
- Uber
- International Association of Public Transport (UITP)

Annexe III. Liste des experts associés

- Carlo Cambini, Politecnico di Torino, chargé de recherches
- Matthias Finger, professeur, directeur de FSR-Transport et de Management of Network Industries, EPFL
- Gabriele Grea, Università Commerciale L. Bocconi, professeur
- Sampo Hietanen, directeur exécutif de Maas Finlande
- Juan José Montero Pascual, UNED Madrid, chargé de recherches