

LE TRANSPORT DE PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

5 RECOMMANDATIONS POUR DES MARCHÉS PUBLICS PLUS ADAPTÉS À UNE PROFESSION SPÉCIFIQUE

ÉDITION 2025



L'OTRE EST LA PRINCIPALE ORGANISATION PROFESSIONNELLE DU SECTEUR
DES TRANSPORTS DE PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (TPMR)

SOMMAIRE

LA DURÉE DES MARCHÉS
PUBLICS ----- P.2

L'ALLOTISSEMENT ET
LES RÈGLES D'ATTRIBUTION ----- P.3

LES BORDEREAUX DES PRIX
UNITAIRES (BPU) ----- P.4

SÉCURISER LA RELATION
CONTRACTUELLE ENTRE LES
AO ET LES ENTREPRISES EN
CAS D'ÉVÉNEMENTS
EXCEPTIONNELS ----- P.5

LA PROFESSIONNALISATION
DU TRANSPORT DES
PERSONNES HANDICAPÉES
ET À MOBILITÉ RÉDUITE ----- P.6

UN RÉSEAU DE TRANSPORT PENSÉ POUR TOUS :

*Découvrez ce secteur qui rend la mobilité
accessible aux personnes à mobilité réduite.*



LA DURÉE DES MARCHÉS PUBLICS

CONSTAT :

La durée des marchés publics varie selon les donneurs d'ordre, de un à quatre ans. Les accords-cadres à marchés subséquents remettent annuellement en concurrence les titulaires du marché. Les marchés conclus pour une période initiale d'un an, avec reconduction possible d'un, deux ou trois ans, précarisent les salariés et les entreprises.

ARGUMENTS :

Social

Cela permettrait de :

- Stabiliser les salariés : embauche en CDI, planification et investissement dans les formations.
- Éviter les changements d'entreprises mal vécus par le personnel, les familles et les élèves.

La volatilité des marchés contribue au désengagement des salariés que les entreprises recrutent et forment, dans un secteur touché par la pénurie de main d'œuvre ;

Économique : Cela permettrait d'obtenir plus facilement un financement pour le matériel auprès des organismes bancaires. Plus la durée est longue, plus il est possible d'étaler l'amortissement du matériel et, par conséquent, de réduire les coûts ;

Environnemental : Cela permettrait aux entreprises de financer des « véhicules propres » en contrepartie d'une durée minimale de 4 ans, hors renouvellement. Les objectifs et les engagements des entreprises dans les programmes d'écomobilité en seraient ainsi facilités.

CE QUE DEMANDE L'OTRE :

Une durée minimale de l'ensemble des marchés, de 4 ans FERME.



L'ALLOTISSEMENT ET LES RÈGLES D'ATTRIBUTION

CONSTAT :

Les marchés publics sont souvent découpés et sectorisés en lots.

L'attribution multi-attributaire des marchés fragilise économiquement les entreprises et précarise l'emploi dans les territoires : salariés sans missions ou éloignés des circuits attribués chaque année (km à vide et temps d'approche).

ARGUMENTS :

- ✓ Plus de stabilité pour les élèves transportés et les familles, car lorsqu'un seul transporteur a la charge d'un territoire, les enfants conservent le même conducteur pendant la durée du marché ;
- ✓ Meilleure anticipation des moyens humains et matériels ;
- ✓ Planification des investissements et stabilité du personnel pour les entreprises ;
- ✓ Optimisation des services collectifs et du taux de "groupage" sur un territoire, ce qui engendrerait des économies pour la collectivité.

CE QUE DEMANDE L'OTRE

- ✓ **Des lots de tailles différentes afin de favoriser la diversité des entreprises des territoires : TPE, PME et ETI ;**
- ✓ **Un seul attributaire doit avoir la charge du lot (attribution mono-attributaire) ;**
- ✓ **À défaut, l'attribution multi-attributaires doit s'effectuer en cascade, jusqu'à épuisement des moyens du titulaire le mieux-disant.**



LES BORDEREAX DES PRIX UNITAIRES (BPU)



CONSTAT :

Certains bordereaux de prix unitaires (BPU) prévoient :

- Un prix kilométrique en charge unique ;
- Un prix forfaitaire par élève transporté.

Dans les deux cas, ces modes de tarification ne couvrent pas les charges réellement supportées par les entreprises.

Il est impératif que les transporteurs puissent amortir les charges fixes liées à l'investissement dans les véhicules, au coût des salaires (respect des minima conventionnels) ainsi qu'aux charges de structure.

ARGUMENTS :

✓ Les marchés à BPU kilométrique seul ne sont pas tenables, notamment sur les faibles kilométrages, car ils ne permettent pas de couvrir les frais fixes. Ces BPU présentent également un aléa trop fort au regard de la variation des kilomètres effectifs ou en cas d'événement exceptionnel ;

✓ Le calcul des décotes liées aux variations du kilométrage en charge ou aux absences des élèves demande une charge de travail conséquente pour les entreprises et les autorités organisatrices chargées de contrôler la facturation. Cela engendre des retards dans la facturation et pénalise lourdement les entreprises sur le plan de leur trésorerie ;

✓ Afin de simplifier, de part et d'autre, la facturation, les aléas devront être intégrés dans le prix proposé lors de l'offre. L'arrêt total du service durant une période limitée (4 jours consécutifs maximum, intempéries, etc.) d'un circuit devra donner lieu à une garantie de rémunération minimale afin de couvrir les frais fixes et la rémunération due au conducteur, conformément à la réglementation sociale (cf. points 1 et 2 de ce que demande l'OTRE).

CE QUE DEMANDE L'OTRE :

✓ **Prévoir dans les BPU un terme fixe pour l'amortissement des charges fixes, en sus d'un terme variable kilométrique couvrant les frais de roulage ;**

ou

✓ **Instaurer un tarif forfaitaire par tranche kilométrique et par type de véhicule ;**

✓ **Dans tous les cas, une rotation supplémentaire doit être facturée sur la base des deux cas exposés ci-dessus ;**

✓ **Exclure les décotes pour la non-exécution du service en raison d'un fait extérieur à l'entreprise (intempéries, absences d'élèves...) et ponctuel (4 jours maximum) et prévoir une garantie de rémunération minimale pour les services non effectués ;**

✓ **Créer un indice spécifique TPMR par le Comité National Routier (CNR).**

SÉCURISER LA RELATION CONTRACTUELLE ENTRE LES AO ET LES ENTREPRISES EN CAS D'ÉVÉNEMENTS EXCEPTIONNELS

CONSTAT :

Nos sociétés font face à des crises sanitaires, financières et géopolitiques, ainsi qu'à des événements climatiques de plus en plus fréquents. La volatilité des marchés et les risques d'arrêt brutal ou de grave perturbation de l'activité doivent être intégrés dans les marchés publics.

ARGUMENTS :

- ✓ Les entreprises ne peuvent pas supporter seules les conséquences de ces aléas majeurs. La pérennité des entreprises et la reprise des activités au service de la collectivité et des personnes en situation de handicap restent un enjeu sociétal ;
- ✓ Le soutien des donneurs d'ordres est primordial dans cette mission de service public.

CE QUE DEMANDE L'OTRE :

- ✓ **Généralisation de la clause d'imprévision dans les marchés ;**
- ✓ **Indemnisation des titulaires au regard du préjudice subi pour garantir la pérennité et la reprise des entreprises afin d'assurer la continuité du service ;**
- ✓ **Application de clauses d'indexation semestrielle.**

LA PROFESSIONNALISATION DU TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPÉES ET À MOBILITÉ RÉDUITE

CONSTAT :

- ✓ Malgré les dispositions conventionnelles et contractuelles, les entreprises spécialisées dans le transport de personnes à mobilité réduite sont régulièrement concurrencées dans les appels d'offres par des entreprises exerçant occasionnellement ce type de transport (taxis, VTC, etc.) sans que leur personnel ne puisse justifier d'une formation adaptée au public transporté ;
- ✓ Ces sociétés sont rattachées à une convention collective distincte de celle qui régit notre profession ;
- ✓ Ces sociétés ne sont pas soumises aux dispositions de la garantie d'emploi en cas de changement de titulaire (reprise/transfert de salarié, garantie de rémunération, reprise de l'ancienneté, etc.).

ARGUMENTS :

La mise en œuvre d'un transport collectif professionnelisé et spécialisé pour les personnes handicapées et/ou à mobilité réduite relève de la signature le 7 juillet 2009 d'un accord par les partenaires sociaux de la branche des Transports Routiers et Activités Auxiliaires des Transports.

Assurer un meilleur accompagnement des usagers en situation de handicap et/ou à mobilité réduite.

CE QUE DEMANDE L'OTRE :

- ✓ **Intégrer une obligation de formation de l'ensemble des personnels de conduite, dans les appels d'offre relatifs au transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) ;**
- ✓ **Adapter les appels d'offres aux investissements des entreprises pour répondre à leur engagement de décarbonation de leurs activités, conformément aux exigences des réglementations européenne et française en vigueur, par l'acquisition de véhicules adaptés, homologués et décarbonés.**





OTRE

Domaine du courant - 10 Bis rue du courant 33310 LORMONT
43 bis route de Vaugirard - 92190 Meudon
Tél : 01 53 62 83 40
Courriel : contact@otre-direction.org
www.otre.org

