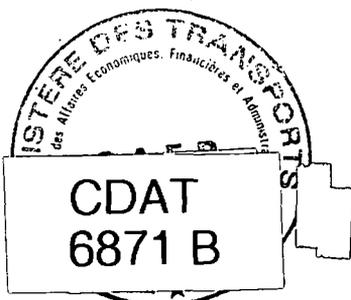


A N N E X E S

au rapport du Conseil Supérieur des Transports
sur les propositions de M. FITERMAN, Ministre d'Etat,
Ministre des transports, en vue de l'élaboration d'un
projet de loi d'orientation sur les transports intérieurs





Les ANNEXES ont été numérotées en fonction de l'ordre alphabétique des organismes qui ont présenté des observations.

* * *

- ANNEXE 1 : Chambre syndicale nationale des loueurs de véhicules industriels
- ANNEXE 2 : Comité de liaison des transports et de la manutention
- ANNEXE 3 : Comité national routier
- ANNEXE 4 : Confédération française de l'encadrement C.G.C.
- ANNEXE 5 : Conférence nationale des Usagers des transports
- ANNEXE 6 : Conseil national des Commissionnaires de transport
- ANNEXE 7 : Fédération générale des transports et de l'équipement C.F.D.T.
- ANNEXE 8 : Fédération nationale des associations d'usagers des transports
- ANNEXE 9 : Fédération nationale des transports routiers
- ANNEXE 10 : Fédération syndicaliste FORCE OUVRIERE des cheminots (au nom de l'ensemble des fédérations Force ouvrière des transports).
- ANNEXE 11 : Groupement des autorités responsables de transport
- ANNEXE 12 : Société nationale des chemins de fer français
- ANNEXE 13 : Union des offices des transports et des PTT
- ANNEXE 14 : Union des transports publics
- ANNEXE 15 : Union interfédérale des transports C.G.T.
- ANNEXE 16 : Union nationale des organisations syndicales de transporteurs routiers automobiles

* * *



21 mai 1982

OBSERVATIONS DES LOUEURS
SUR LES PROPOSITIONS DU MINISTRE DES TRANSPORTS
EN VUE DE L'ELABORATION D'UN PROJET DE LOI
SUR LES TRANSPORTS INTERIEURS

Note destinée au Conseil Supérieur des Transports

Les propositions du Ministre des Transports en vue de l'élaboration d'un projet de loi sur les transports intérieurs se présentent comme l'exposé des motifs d'une modification très importante de la politique suivie jusqu'à présent dans ce secteur.

La complexité des problèmes posés, qui touchent à la fois le transport de personnes et le transport de marchandises, le chemin de fer et le transport routier, les questions économiques et les questions sociales, et la volonté de les aborder globalement nécessitent une analyse approfondie des orientations annoncées et des conséquences qu'aurait la mise en oeuvre des dispositions d'application qui les traduisent.

Compte tenu du très court délai dont disposent les membres du Conseil Supérieur des Transports pour présenter leurs observations, il est tout à fait impossible d'effectuer cette analyse dans des conditions satisfaisantes, c'est-à-dire en examinant tous les aspects de la réforme proposée et en procédant aux consultations indispensables auprès de l'ensemble des professions concernées.

La Chambre Syndicale des Loueurs ne peut donc, dans un premier temps, que formuler quelques premières observations sur l'ensemble du projet et sur certaines des dispositions particulières envisagées, en soulignant qu'elle se réserve de préciser sa position ultérieurement sur les points non traités dans la présente note.

I - OBSERVATIONS SUR LES ORIENTATIONS GENERALES

1.1. Notions générales

Les propositions ministérielles visent à la fois le transport des voyageurs et le transport des marchandises. Au niveau des orientations générales, il en résulte un certain nombre d'ambiguïtés.

C'est ainsi que la notion de "droit au transport" paraît mal adaptée aux transports de marchandises, à moins qu'elle ne sous-tende une égalisation des prix de transport dans le cadre d'une péréquation des tarifs.

.../...

De même la notion de "service public", même si elle doit être appliquée selon des formes et une intensité variables, n'a pas de signification pour le transport de marchandises, à moins de considérer que celui-ci doit être écarté de l'économie de concurrence. Si tel n'est pas le cas, on ne voit pas en quoi le transport de marchandises serait du ressort du service public, plus que ne le sont la boulangerie, les travaux publics ou l'industrie du bâtiment.

1.2. Contradictions

Une certaine contradiction existe également dans les orientations générales entre les dispositions apparemment favorables à l'économie de marché (libre choix de l'usager, pluri-modalité, rôle des entreprises privées, concurrence) et d'autres qui paraissent au contraire de nature à renforcer l'encadrement du secteur (renforcement du service public, rôle moteur des entreprises publiques, planification, renforcement des structures administratives et para-administratives nationales et régionales).

Selon le poids qui sera donné concrètement aux unes et aux autres, on s'orientera vers de simples aménagements au système actuel ou, au contraire, vers une modification radicale.

Les loueurs ne peuvent que s'interroger à ce sujet, en soulignant qu'à leurs yeux la seconde option conduirait à une régression considérable de la qualité de notre système de transport.

1.3. Coût économique et coûts sociaux

Les notions de coût économique et de coûts sociaux réels ont déjà été utilisés dans le passé pour tenter une meilleure imputation des charges d'infrastructures (taxe à l'essieu, par exemple).

Ce sont des notions séduisantes, sur le plan théorique, mais dangereuses à manier, compte tenu des résultats très aléatoires auxquelles elles conduisent et des risques qu'elles comportent d'une utilisation partielle ou partielle, de nature à modifier artificiellement l'équilibre entre les différents modes de transport.

Car il ne faut pas se contenter de mesurer les coûts imputables à tel ou tel mode de transport mais aussi analyser les coûts qui résulteraient d'une modification de l'équilibre actuel.

1.4. Institutions et procédures

Les propositions ministérielles sur les institutions et procédures s'appuient sur les idées de planification, de décentralisation et de démocratisation.

A cet égard, les loueurs formulent trois observations :

- . s'agissant des transports de marchandises, il convient de veiller à ne pas multiplier les interventions politico-administratives au niveau régional ou départemental, si l'on ne veut pas aboutir à une réduction progressive de l'initiative libre des entreprises ;
- . il est naturel que dans les instances officielles, qu'il s'agisse du Conseil National ou des Conseils régionaux des transports, les entreprises, les salariés et les usagers soient représentés. En revanche, un tel tripartisme conduirait à changer complètement la nature des organismes professionnels gérés actuellement par les représentants des entreprises ;

les loueurs sont favorables au maintien de leur organisation actuelle qui comporte, outre la Chambre Syndicale -par définition indépendante-, le Centre National d'études de la Location de véhicules, qui doit rester une association de la loi de 1901 et qui est prêt à poursuivre dans la voie ouverte par la convention qu'il a signée l'an dernier avec le Ministère des Transports.

1.5. Aspect international

Les loueurs regrettent que les propositions ministérielles ne mentionnent qu'une fois les données européennes du transport de marchandises. Il s'agit là d'une lacune grave, aucune politique de transport ne pouvant faire abstraction de la dimension européenne.

2 - OBSERVATIONS SUR LES DISPOSITIONS PARTICULIERES

Les dispositions particulières énoncées dans le document ministériel sont toutes orientées vers un renforcement de l'encadrement des activités du transport routier et une diminution de la libre négociation commerciale.

2.1. Location

Les loueurs sont totalement opposés à la disposition les concernant directement et qui vise à assimiler une partie de la location avec conducteur au transport public, avec les obligations réglementaires et tarifaires qui en découleraient.

Ils n'accepteront jamais la mise en cause de l'unicité de la location, qu'elle s'effectue avec ou sans conducteur, en longue ou en courte durée, en zone longue ou en zone courte, pour le compte d'un transporteur pour compte propre ou d'un transporteur pour compte d'autrui.

Ils sont, en revanche, favorables à la disparition des pratiques abusives qui conduisent à détourner la location de son objet.

Ils proposent, à cet effet, que chaque opération de location s'effectue dans le cadre d'un contrat précisant clairement les responsabilités respectives du loueur et du locataire, y compris dans le domaine de la programmation du travail des conducteurs.

Les modèles de contrats établis par la Chambre Syndicale répondent clairement à cette préoccupation. Il convient d'envisager la généralisation de leur utilisation, selon des formes à définir.

Par ailleurs, les loueurs sont favorables à ce que pour tous les véhicules de plus de 6 tonnes de PTCA, le locataire soit tenu de restituer le véhicule, à la fin du contrat, au lieu où il a été mis à sa disposition (cette obligation avait été supprimée en 1979 pour les opérations limitées à la zone courte).

2.2. Transport pour compte propre

Les loueurs estiment que la définition actuelle du transport pour compte propre est satisfaisante et que sa remise en cause serait en contradiction avec le principe du libre choix de l'usager.

S'il est normal de s'opposer à d'éventuels détournements, il ne faut pas pour autant qu'une définition rigide empêche les évolutions structurelles des entreprises industrielles (regroupements, fusions).

On ne voit pas, d'autre part, l'intérêt de soumettre le transport pour compte propre à déclaration, à moins qu'il ne s'agisse d'une première étape dans la mise en place progressive d'une limitation.

Enfin, il convient de souligner que si l'on veut réduire la part du transport routier effectué par des non-professionnels, il existe deux moyens essentiels :

- . d'une part, l'existence d'un régime de la location qui permet aux industriels et commerçants de conserver la maîtrise de leur organisation tout en bénéficiant du concours d'un professionnel, ce qui est une condition essentielle pour le progrès économique et social ;
- . d'autre part, l'existence d'un transport public dynamique, capable d'innovation et d'extension de ses prestations, ce qui suppose qu'il ne soit pas enfermé dans des règles contingentaires et tarifaires paralysantes.

2.3. Tarification

Les loueurs expriment des réserves sur la généralisation de la tarification obligatoire à tout le transport routier en zone longue.

Ils soulignent qu'un système de tarification obligatoire est inapplicable à leur activité, car chaque opération de location est une opération sur mesure.

Si la tarification obligatoire peut aider à résoudre les problèmes du transport public à la demande, elle ne doit pas conduire, par une généralisation excessive, à supprimer toute possibilité de négociation commerciale libre, sinon le transport public en subirait progressivement les effets négatifs : perte de dynamisme, inadaptation aux évolutions de la logistique, concurrence accrue du chemin de fer (qui garderait, lui, sa liberté tarifaire).

2.4. Organisation du fret

Les loueurs sont résolument opposés à tout ce qui pourrait conduire, directement ou indirectement à une nationalisation du fret : extension des BRF, plate-formes régionales.

Le développement d'infrastructures techniques -centres routiers, plate-formes d'échanges- doit demeurer de la responsabilité des utilisateurs, avec le concours d'organismes tels que les chambres de commerce et d'industrie et sous la condition expresse que le financement en soit assuré par ces mêmes utilisateurs. Il faut éviter de recommencer les erreurs commises dans le passé avec certaines gares routières et aussi de fausser la concurrence par le canal de moyens techniques qui bénéficieraient d'avantages financiers accordés par la puissance publique, nationale ou régionale.

Comité de liaison des transports et de la manutention

Note relative à la formation professionnelle et à la formation continue

Une action suivie et cohérente dans les domaines de l'emploi et de la formation continue constitue, dans les transports comme dans les autres secteurs de l'économie, une composante majeure de toute politique sociale.

C'est donc avec raison que les propositions du Ministre d'Etat, Ministre des Transports, en vue de l'élaboration d'un projet de loi d'orientation sur les transports intérieurs, relèvent, sous la rubrique "Conditions sociales", les conséquences d'une amélioration et d'une modernisation de la formation professionnelle et de la formation continue en termes de gain de productivité et de valorisation des emplois.

I

S'agissant des transports routiers et des activités auxiliaires de transport, la formation professionnelle, au sens large, est inséparable des caractéristiques socio-économiques de ces branches d'activité.

Ce n'est pas par hasard ...

- . que l'enseignement technique et la FPA ont ignoré jusqu'à un passé pas tellement lointain les métiers du transport,
- . que cette action d'essence professionnelle n'a pu se développer qu'avec l'appui constant des Pouvoirs publics et, en particulier, des Ministres successifs chargés des transports.

La spécificité des activités de transport induit celle des formations à ces mêmes activités.

Qu'il s'agisse d'objectifs, de normes, de moyens ou de structures, le particularisme des enseignements professionnels du transport n'est, du reste, que l'expression d'une différence que le droit du travail a toujours fait sienne et qu'illustrent parfaitement, dans le dispositif actuel de formation,

- . d'une part, les attestations d'aptitude à l'exercice de la profession de transporteur routier ou de loueur de véhicules industriels,
- . d'autre part, les attestations de formation exigées de tout conducteur effectuant des transports routiers de matières dangereuses.

On ne peut donc que souhaiter l'intégration, dans une loi d'orientation sur les transports intérieurs, de dispositions relatives à la formation professionnelle.

II

Parmi les facteurs qui justifient la définition d'une politique de la formation aux activités techniques et métiers du transport dans le cadre général de l'organisation de la formation professionnelle certes, mais aussi dans la mouvance du Ministre des Transports (lequel exerce déjà en matière sociale l'ensemble des prérogatives de la puissance publique sur les entreprises et leur personnel) on peut citer :

- a. la fonction essentielle d'une part, des entreprises de transport dans la chaîne logistique, d'autre part des auxiliaires de transport, dans le développement des exportations nationales,
- b. les impératifs économiques de la qualité de service des entreprises de transports, transports de voyageurs en particulier,
- c. la sécurité des tiers, des personnes transportées ainsi que du personnel des entreprises,
- d. le rôle de la formation dans le processus d'amélioration des conditions de travail,
- e. l'importance dans les définitions de postes, et donc dans les qualifications, de l'évolution technologique des matériels très particuliers et de leurs conditions d'exploitation,
- f. la volonté des organisations professionnelles de poursuivre l'effort d'accroissement et d'adaptabilité des capacités de gestion de leurs adhérents,
- g. au-delà d'objectifs immédiats de réductions de consommation d'énergie, la formation et l'entraînement des responsables de tous niveaux aux techniques de gestion économique, source d'amélioration des performances de l'entreprise,
- h. les exigences d'aptitude physique pour la conduite de véhicules qui confèrent aux problèmes de conversion et de reclassement une dimension particulière,
- i. le maintien des structures professionnelles ayant fait la preuve de leur savoir faire et de leur efficacité.

Enfin, il paraît nécessaire de souligner l'action en faveur des demandeurs d'emploi : le secteur transport reste porteur et permet donc d'apporter sa contribution à l'effort général de lutte contre le chômage.

26 mai 1982.

OBSERVATIONS DU COMITE NATIONAL ROUTIER

SUR LES PROPOSITIONS DU MINISTRE DES TRANSPORTS

POUR LE PROJET DE LOI D'ORIENTATION

Le COMITE NATIONAL ROUTIER, *Organisme issu de la Loi-Cadre du 5 Juillet 1949 tendant à coordonner et harmoniser le secteur des transports en France*, est une création originale de par sa nature juridique et les attributions qui lui ont été confiées.

Un arrêt du Conseil d'Etat en date du 20 Décembre 1968 le déclare Syndicat Professionnel, relevant à ce titre des dispositions du Livre III, titre 1er du Code du Travail.

Mais, à ce Syndicat ont été confiées par la Puissance Publique des missions dont certaines ont un caractère d'ordre public exorbitant du Droit Commun. Ainsi, dans certains cas, le COMITE NATIONAL ROUTIER agit-il en vertu d'une véritable délégation de pouvoir de l'Etat.

A ce titre, il est donc très largement intéressé à la mise au point et à la mise en oeuvre progressive du Projet de LOI d'ORIENTATION sur Les TRANSPORTS INTERIEURS.

ORGANISATION DU TRANSPORT

Le COMITE NATIONAL ROUTIER dont l'activité, dès l'origine, a été dominée par la nécessité de mettre en place un système de formation des prix, appelé le TARIF ROUTIER OBLIGATOIRE (T.R.O.) qui régit d'une façon satisfaisante les conditions d'application et les niveaux des prix de vente des prestations routières, est favorable à l'extension du champ d'application de cette Tarification dans les divers secteurs d'activité du Transport Routier lorsque cela est souhaité par la Profession et conforme à l'intérêt général, chaque fois qu'un service de transport disponible en

quantité et en qualité à des tarifs non discriminatoires, quelle que soit l'importance du chargeur ou la situation géographique du lieu de chargement, permet d'harmoniser au profit des consommateurs le fonctionnement du marché d'un type de produits.

C'est ainsi qu'il étudie la Tarification des Transports sous température dirigée, secteur dans lequel sont observées actuellement des modifications fondamentales du marché, la Tarification des Transports en véhicules-citernes, la Tarification des Conteneurs.

Il est bien évident que le Tarif Routier étant basé sur le prix de revient de la prestation de transport et l'évolution de ses concurrents, cette extension, souhaitée par le C.N.R., doit être accompagnée de l'évolution systématique des niveaux tarifaires de telle sorte que soit prise en charge l'évolution de chacune des composantes du prix de revient.

L'existence et la pérennité de la TARIFICATION ROUTIERE OBLIGATOIRE, voulue par la Profession et qui sert de référence au secteur non tarifé, ne peut se concevoir autrement que par la confirmation en même temps que le développement des rôles confiés au COMITE NATIONAL ROUTIER ainsi qu'aux GROUPEMENTS PROFESSIONNELS ROUTIERS qu'il a sous sa tutelle.

Le COMITE NATIONAL ROUTIER et les GROUPEMENTS PROFESSIONNELS ROUTIERS sont en mesure de faire la synthèse des exigences de l'Economie du système, de s'assurer de la rentabilité des opérations ainsi que des besoins des Usagers pris dans leur ensemble.

Le COMITE NATIONAL ROUTIER, Organisme issu de Transporteurs, sous la tutelle, et donc le contrôle, de la Puissance Publique, a l'autorité et la compétence pour construire le TARIF, le faire évoluer et en vérifier son application.

Sur ce dernier aspect qui est celui du contrôle de la Tarification Routière Obligatoire, il est bien évident que la définition d'une nouvelle politique en faveur d'un renforcement de la T.R.O. et de son extension progressive à laquelle souscrit pleinement le Comité National Routier, nécessite que les contrôles tarifaires soient assurés dans le cadre du principe de la coexistence du contrôle administratif et du contrôle professionnel par une véritable convention passée entre la Profession (C.N.R.) et l'Etat. Cette convention doit confirmer que le champ du contrôle administratif, posé par l'Article 48 du Décret du 14 Novembre 1949, s'étend à tous les Transporteurs qu'ils soient ou non adhérents à l'Organisation Professionnelle, en même temps qu'elle reconnaît au Comité National Routier la faculté de faire respecter sa loi interne.

Il s'agit donc bien, dans le cadre des procédures à envisager, de confirmer l'originalité exemplaire d'un Organisme qui peut, à la fois, exercer et assurer, au lieu et place de l'Etat, des missions de service public, tout en conservant à l'Etat son rôle de contrôle des règles de fonctionnement du système.

Des expériences ont été déjà tentées dans un passé récent qui donnent entièrement satisfaction, en particulier dans le domaine statistique (convention entre C.N.R. et Département Statistique du Ministère).

Le développement d'une telle orientation limite ainsi, conformément au vœu du Ministre, l'intervention de l'Etat, tout en contribuant à l'application de la politique des Transports souhaitée.

ORGANISATION DE LA PROFESSION

Le COMITE NATIONAL ROUTIER souhaite, en dehors de la nécessité d'une régulation permanente du marché par le système tarifaire, une valorisation de la fonction commerciale des entreprises de transport.

En conséquence, outre le régime des prix et des tarifs envisagé ci-dessus qui est un élément de régulation de la concurrence interne et de résistance à la pression des Chargeurs, il lui semble que la structure de la Profession devrait inciter les Pouvoirs Publics non seulement, bien évidemment, au maintien de la justification de l'attestation de capacité professionnelle telle qu'elle existe actuellement, mais que, de plus, le programme d'accès à la Profession qui détermine le niveau du diplôme d'attestation de capacité, devrait être révisé vers une solution plus sélective et mieux adaptée aux connaissances actualisées nécessaires à la gestion d'une entreprise moderne. Ceci aurait pour avantage de permettre une meilleure adaptation des candidats à la réalité économique des entreprises de transport par des connaissances comptables, juridiques, commerciales et sociales d'exercice de ce métier.

Le COMITE NATIONAL ROUTIER, avec l'appui logistique des GROUPEMENTS PROFESSIONNELS ROUTIERS qui répondent parfaitement aux nouvelles exigences de la régionalisation et de l'aménagement du territoire, est en mesure de développer une ASSISTANCE DE CONSEILS AUX TRANSPORTEURS tant dans le domaine de la gestion proprement dite que dans le domaine exploratoire et de recherche de formules de coopération.

C'est donc en fonction de cet objectif qui vise à valoriser la fonction commerciale du Transporteur, que le COMITE NATIONAL ROUTIER ne souhaite pas que les BUREAUX REGIONAUX DE FRET qu'il gère paritairement avec les Commissionnaires de Transport, soient détournés de leur vocation d'origine qui était de permettre une meilleure régulation des frets aller et retour sur le Territoire National, en évitant précisément les retours à vide et en donnant ainsi la possibilité de pallier l'insuffisance de service commercial des transporteurs extérieurs à une circonscription donnée, à la recherche de fret-retour.

Dans cette optique, et c'est bien ce qui avait été recherché par les promoteurs de l'idée à son origine, le BUREAU REGIONAL DE FRET n'est pas un moyen -et ne doit donc pas le devenir- de gérer tout ou partie du fret disponible au plan national ou régional, mais il est par contre un élément indispensable de la chaîne du transport qui concrétise, s'il le fallait, la souplesse du Transport Routier dont l'Economie Nationale ne peut se passer.

L'organisation de la Profession ne peut évidemment se concevoir sans que soient évoqués les problèmes ayant trait aux conditions sociales et à la réglementation du travail. Bien que n'étant pas directement concerné par ces problèmes, sauf à les prendre en compte dans les coûts d'exploitation, le COMITE NATIONAL ROUTIER est bien sûr favorable au respect de cette réglementation. Celle-ci ainsi que les rémunérations doivent être négociées de façon à s'assurer, dans le cadre d'une politique de concertation, que les décisions prises soient suffisamment étalées dans le temps pour que la compétitivité des entreprises, tant sur le plan national que sur le plan international, ne soit pas mise trop brutalement en danger.

Dans la mesure où l'évolution de la réglementation sur le plan social a une incidence directe sur les coûts d'exploitation, le COMITE NATIONAL ROUTIER a pris note avec intérêt des engagements pris par le Ministre de réévaluations simultanées, au seul vu des modifications de la réglementation sociale, de la TARIFICATION ROUTIERE OBLIGATOIRE.

Le COMITE NATIONAL ROUTIER est bien entendu, conformément à sa mission, en mesure d'étudier et de proposer les réévaluations nécessaires à la bonne application de la réglementation sociale.

RÉGIMES SPECIAUX

TRANSPORTS POUR COMPTE PROPRE :

Le COMITE NATIONAL ROUTIER considère que les définitions contenues dans l'article 23 du Décret du 14 Novembre 1949 visant les conditions dans lesquelles sont effectués les transports pour compte propre par une personne physique ou morale, répondent globalement au cadre de cette activité et au principe fondamental de la liberté de choix de l'usager qui peut, s'il le souhaite, exécuter lui-même ses propres transports plutôt que de faire appel au transport public.

Ceci étant, il est apparu que, ces dernières années, le transport pour compte propre a débordé de ses limites habituelles et a ainsi faussé le développement d'une concurrence maîtrisée, tous modes de transport confondus.

Il est donc bien évident qu'il est indispensable que soit procédé à une vérification plus stricte du comportement économique et social du compte propre.

Il est en effet contraire à l'intérêt économique général et à une meilleure appréhension de la notion délicate de productivité que ce mode de transport ait un développement irrationnel non contrôlé et, en tout état de cause, plus rapide que le transport public.

La réglementation sociale et la notion de saine concurrence, y compris à travers une régulation des prix, doit concerner le transport pour compte propre.

LOCATION :

La location doit redevenir une alternative économique au service des commerçants ou des industriels ne désirant pas investir eux-mêmes pour assurer leurs transports pour compte propre.

Elle devrait se limiter à la location sans chauffeur et au contrat de longue durée avec chauffeur, avec facturation conformément à l'arrêté du 26 Novembre 1971.

La location ne doit, en aucun cas, être un moyen de tourner la Tarification Routière Obligatoire. A ce titre, il est indispensable que soient supprimées les possibilités offertes à la location, dans les limites des zones courtes, de créer une situation concurrentielle au transport public de marchandises, défavorable à ce dernier, dans la mesure, en particulier, où elle n'est pas soumise à des obligations tarifaires.

Ceci est la source du développement de la fausse location que le Comité National Routier condamne.

TARIFICATION

Le COMITE NATIONAL ROUTIER est favorable au paiement du transport à son coût économique réel.

Les composantes du juste prix que sont les charges d'infrastructures et la fiscalité, doivent être appréciées dans un contexte élargi, hors de l'hexagone, et doivent tenir compte de certaines insuffisances d'infrastructures routières qui sanctionnent les Transporteurs français et ne leur retirent pas pour autant certaines charges fiscales pénalisantes.

Le COMITE NATIONAL ROUTIER souhaite être confirmé dans ses fonctions, toute modification restrictive de celles-ci ou interférence nouvelle de l'Administration irait à l'encontre de l'orientation fondamentale, approuvée par le Ministre, de faire reculer étatisation et bureaucratie.

La mise en place des structures administratives indispensables pour suivre les conditions d'application de ces tarifs, les aménagements successifs nécessités par l'évolution des techniques d'exploitation et par celle de la situation de la concurrence ont conduit le COMITE NATIONAL ROUTIER à étudier le Tarif d'une façon dynamique qu'il a coutume d'appeler "La Vie des Tarifs".

Le COMITE NATIONAL ROUTIER a par ailleurs progressivement dégagé le Tarif Routier de son inspiration ferroviaire d'origine, ce qui lui a permis de développer un véritable service de coordination tarifaire.

.../...

De plus, le COMITE NATIONAL ROUTIER souhaite conserver son originalité sous le contrôle des Pouvoirs Publics. Il ne saurait accepter que les Chargeurs participent à l'élaboration des prix du service de transport qui est mis à la disposition de l'Economie dans son ensemble : il est en effet difficilement imaginable qu'un client participe à l'élaboration du prix des marchandises ou des services proposés par son fournisseur.

Le COMITE NATIONAL ROUTIER rappelle que les textes actuels offrent suffisamment de possibilités dérogatoires qui peuvent permettre à ceux qui le souhaiteraient, d'obtenir les aménagements demandés à condition que ceux-ci respectent certaines règles économiques élémentaires. Il s'agit en particulier des Accords Tarifaires, Prix d'Application, Dispositions Spéciales, Tarifs Particuliers. L'expérience montre que rares sont les cas où le Comité National Routier a été amené à opposer son veto.

RÉMUNÉRATION DE L'AFFRÉTEUR :

Le COMITE NATIONAL ROUTIER reconnaît la nécessité d'existence des Affréteurs sous réserve que les conditions d'accès et de maintien dans cette Profession soient revues avec rigueur, en rapport avec le poids de leurs fonctions et la portée, notamment la portée financière, des opérations qu'ils engagent. Il faut pour cela aller au-delà de la simple notion toute subjective du label de qualité.

L'Affréteur doit offrir, à l'occasion de son intervention, un complément de service et remplir une véritable mission commerciale pour le compte du Transporteur. Ce n'est pas parce qu'il supporte parfois les aléas du règlement du client que cette situation doit retomber, comme se fut trop souvent le cas dans le passé, sur le tractionnaire. Le juste prix de son intervention doit être supporté par le partenaire du service rendu.

Si le rôle du Commissionnaire de Transport est souvent indispensable dans une organisation rationnelle de la chaîne du Transport, il faut étudier la façon dont la part revenant au Commissionnaire Affréteur peut être dissociée du prix de transport.

Enfin, la Tarification ne va pas sans contrôle professionnel. Cet aspect a été abordé ci-dessus.

.../...

RELATIONS JURIDIQUES

Sans préjudice des dispositions du Code Civil et du Code de Commerce qui régissent le contrat de transport, les conditions d'application des tarifs pour les Transports Routiers de marchandises (C.A.T.T.R.M.) s'appliquent à tous les transports publics routiers de marchandises soumis à Tarification Routière Obligatoire.

Le COMITE NATIONAL ROUTIER souhaite que ces conditions générales soient élargies à tous les transports routiers de marchandises pour compte d'autrui, tarifés ou non, à l'exception des transports de déménagements et des transports internationaux, et qu'elles deviennent ainsi de véritables conditions générales de vente des transports de marchandises par route.

Les expériences passées sont là pour démontrer qu'un vide juridique important subsiste dans certains secteurs qui a été accru notamment par la mesure de relèvement du seuil d'application des tarifs de 150 à 200 km.

De la même façon, le COMITE NATIONAL ROUTIER souhaite que les relations juridiques Transporteurs-Commissionnaires de Transport soient revues de façon à prendre notamment en compte ce qui a été abordé au point précédent, intitulé "Rémunération de l'Affréteur", à savoir le respect des délais de paiement, la vérification de la qualité de commissionnaire de transport auxquels s'ajouterait le respect des C.A.T.T.R.M. rénovées.

Le COMITE NATIONAL ROUTIER enfin souhaite que la responsabilité accrue des donneurs d'ordre ainsi que leurs co-responsabilités dans différentes opérations de la chaîne du transport assurent une meilleure équité dans les rapports entre partenaires.

.../...

La présente note n'étudie ni le rôle, la structure et la composition du COMITE NATIONAL ROUTIER et des GROUPEMENTS PROFESSIONNELS ROUTIERS, ni le rôle, la structure et la composition des BUREAUX REGIONAUX DE FRET, dans la mesure où la situation présente est globalement satisfaisante.

Par contre, Le COMITE NATIONAL ROUTIER, du fait de la dimension nationale des problèmes qu'il est amené à connaître, du fait de ses compétences dans le domaine statistique et économique et du fait qu'il représente l'ensemble des Transporteurs de lots, quelle que soit leur appartenance : F.N.T.R., UNOSTRA, Indépendants, souhaite être étroitement associé, en même temps qu'être représenté au sein du prochain CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS, se substituant à l'actuel Conseil Supérieur des Transports.

Il souhaite également, pour le compte des GROUPEMENTS PROFESSIONNELS ROUTIERS dont il est chargé de coordonner l'activité, et du fait de la dimension régionale des problèmes que ceux-ci sont amenés à connaître, que ces derniers soient, de la même façon, associés et représentés au sein de la section "marchandises" des futurs Comités Régionaux des Transports.

Le COMITE NATIONAL ROUTIER est en effet parfaitement conscient des impératifs de la décentralisation. Il entend y apporter pleinement sa contribution.

" "

CONFEDERATION FRANCAISE DE L'ENCADREMENT

C
G
C

8 juin 1982

A la suite des réunions du Groupe de Travail Voyageurs, il nous paraît utile de vous faire connaître la position de la Confédération Française de l'Encadrement C.G.C. sur les aspects Voyageurs des propositions en vue de l'élaboration du projet de Loi.

Notre Confédération s'est toujours prononcée sur une complémentarité intermodale. La notion de "concurrence loyale et maîtrisée" nous convient, pour autant que chaque mode de transport acquitte les charges d'infrastructures qui lui incombent et que la réglementation du travail soit respectée.

La notion de solidarité nationale ne devrait pas conduire au niveau Régional ou Départemental à un système de transport trop assujéti aux ressources financières des collectivités.

De même, les niveaux tarifaires ne devraient pas présenter de différences notables entre Régions ou Départements.

La notion de coût intégré utilisée pour la formation des prix de transport de voyageurs ne doit pas conduire à des disparités flagrantes de tarifs entre des lignes S.N.C.F. transférées sur route ou des lignes assurées par d'autres transporteurs publics.

Nous préconisons la mise au point d'une tarification à fourchettes tenant compte de ces divers facteurs.

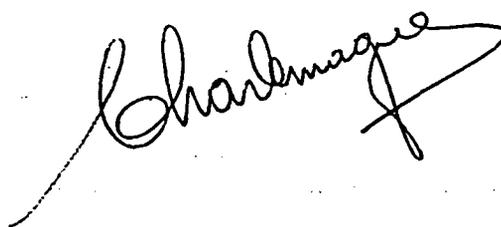
L'idée d'accorder des réductions de caractère social sur les transports routiers voyageurs paraît séduisante à première vue.

Ce cheminement de pensée ne saurait conduire, à nos yeux, à des transferts sociaux déguisés gageant les réductions consenties au revenu.

Nous souhaitons que tout soit mis en oeuvre au niveau des Régions, des Départements pour le lancement de cartes de circulation intermodale du style "Carte Orange".

La suggestion d'associer les transports privés d'ouvriers ou d'employés au schéma de transport départemental nous paraît intéressante, encore que ces transports présentent souvent des coefficients de remplissage très élevés à l'approche ou au départ des entreprises.

F. CHARLEMAGNE
Représentant la CFE/CGC
au groupe de Travail Voyageurs



CONFERENCE NATIONALE DES USAGERS DES TRANSPORTS

Observations de la Conférence Nationale des Usagers des Transports
sur les propositions du Ministre d'Etat, Ministre des Transports
sur l'élaboration d'un projet de loi
sur les transports intérieurs

La C.N.U.T. tient à préciser que les observations qu'elle présente, au nom d'usagers grands et petits, sont essentiellement inspirées par les propositions du Ministre qui visent les transports terrestres de marchandises.

I - SUR LA SITUATION ACTUELLE

- Environnement économique

La stagnation ou même la régression des trafics selon les modes considérés n'est nullement imputable à des défauts d'organisation de nos transports intérieurs. C'est un phénomène dont l'apparition est étroitement liée aux graves difficultés que traverse l'économie mondiale depuis le premier choc pétrolier et aux efforts de productivité et de rationalisation que notre appareil industriel et commercial a dû s'imposer pour y faire face.

Ce n'est pas en légiférant dans le transport qu'on engendrera du trafic, à moins d'admettre qu'il puisse avoir un caractère plus ou moins artificiel.

- Sous-tarifification

L'invocation répétée d'une sous-tarifification généralisée de nos transports intérieurs n'emporte pas la conviction.

Si elle procède de l'idée que, toutes choses étant ce qu'elles sont, tous les prix de transport ont pris du retard par rapport à l'ensemble des prix, de nombreuses preuves pourraient être apportées que cette idée n'est pas fondée.

Si elle est avancée au motif que les prix de transport n'intègrent pas tous les coûts économiques et sociaux que les transports entraînent, elle ouvre un débat primordial sur l'authenticité et sur l'imputation de ces coûts, observations faites que pour la C.N.U.T. leur caractère quantifiable est à mettre en doute et que, en tout état de cause, leur prise en compte par les usagers et les transporteurs français placerait très certainement notre économie en état d'infériorité dans la concurrence internationale.

II - SUR LA PROCEDURE

- Pourquoi une loi ?

Les arguments présentés pour justifier l'opportunité de déposer un projet de loi ne sont pas convaincants car, si à certains égards l'article 7 de la loi de Finances du 5 Juillet 1949 est marqué par son époque, il présente le grand avantage, par sa concision et par la large délégation qu'il confère au pouvoir réglementaire, d'adapter à tout moment l'organisation de notre système des transports intérieurs à l'évolution économique et sociale.

Si le Gouvernement persistait dans son intention de recourir à la loi pour orienter son action dans les transports il serait de la première importance que les dispositions, à l'instar de celles de 1949, fassent bien le partage entre la matière qui relève normalement du Parlement et celle qui est traditionnellement du ressort de l'exécutif.

En un mot, il serait éminemment souhaitable qu'une nouvelle loi, si elle devait intervenir, fut courte pour éviter d'introduire des rigidités dans un secteur dont la plasticité est la garantie de son efficacité économique.

- Consultation du Conseil Supérieur des Transports

En consultant le Conseil Supérieur des Transports sur des déclarations d'intention, et non pas sur des dispositions susceptibles de faire l'objet d'articles de loi, le Ministre n'a pas facilité la tâche de cette instance, et il est à redouter que son avis ne s'applique pas parfaitement au texte ultérieur d'un projet de loi en forme.

III - SUR LE FOND

- Contexte international

Il est frappant de constater qu'après avoir fait une très brève référence au contexte international, et notamment européen, le Ministre dans le développement de ses propositions, n'évoque à aucun moment les compatibilités ou incompatibilités de ses intentions avec les règles communautaires, les conventions internationales et, d'une façon plus générale, avec les contraintes qu'exercent sur l'organisation de nos transports intérieurs nos échanges internationaux.

- Libre choix de l'usager

C'est avec satisfaction que nous avons constaté que le principe du libre choix de l'usager était à plusieurs reprises mentionné comme un des fondements essentiels d'une politique des transports.

Selon nous, il implique que l'usager ait en premier lieu la faculté de faire transporter ses marchandises par un transporteur professionnel ou, sans contrainte ni pénalisation, de les transporter lui-même; en second lieu, la faculté de

recourir au mode de transport qui lui convient, et enfin, lorsqu'il y a pluralité de l'offre, celle de choisir son transporteur et de négocier avec lui le prix et les conditions de sa prestation.

Déjà sujet à des limitations du fait de la réglementation en vigueur, nous avons la conviction que l'exercice du libre choix de l'usager subirait ou pourrait subir de nouvelles restrictions avec la mise en application d'une loi s'inspirant des propositions du Ministre.

- Service public et droit au transport

L'affirmation insistante selon laquelle les transports constituent un service public aux motifs qu'ils sont exécutés sur le domaine public et que leur exploitation est réglementée à des fins de sécurité et d'optimisation économique et sociale, fait peser une trop grave menace sur leur statut futur pour qu'elle ne soit pas relevée et fortement redoutée, si sa portée n'était pas précisée dans le projet de loi.

En effet, introduite comme telle sans précaution, la notion de service public pourrait être invoquée pour justifier la généralisation d'un régime d'autorisations révocables applicables à toutes les activités de transport et pour ouvrir la voie, au nom d'un droit au transport qui en serait naturellement le corollaire, à une étatisation de fait ou de droit de l'ensemble du secteur.

Une telle évolution, il va de soi, ne pourrait qu'aller à l'encontre du libre choix de l'usager.

- Transports routiers

L'extension de diverses manières du champ d'application de la tarification routière obligatoire, qui est explicitement envisagée, porterait également atteinte au libre choix de l'usager dans la conception que nous nous en faisons. En outre, elle ne manquerait pas d'accroître les distorsions existantes entre les prix des transports intérieurs et les

prix des transports internationaux au détriment des exportateurs, des ports et des armateurs français.

Nous y sommes formellement opposés, en estimant que la tarification en vigueur est une référence suffisante pour guider, dans une conjoncture difficile, les négociations de prix entre les parties au contrat de transport et en ajoutant qu'elle serait d'autant plus inopportune qu'elle viendrait après la suppression récente des conventions tarifaires dont l'objet était d'adapter librement le prix au service rendu dans le cas de transports organisés de plus de 3 000 tonnes/an.

De même, nous ne saurions souscrire à toutes modifications du régime de la location des véhicules qui ne répondraient pas strictement à l'objectif de renforcer la spécificité de cette modalité d'utilisation du transport routier et, d'une façon plus générale, à toute restriction de recourir au transport pour compte propre avec des véhicules en propriété ou en location.

- Transports ferroviaires

On peut regretter que le Ministre n'ait pas fourni des indications plus précises sur le statut et l'organisation à venir de la S.N.C.F., au terme de la convention et du contrat d'entreprise que l'Etat a conclus avec elle car ils marqueront sans aucun doute la politique des transports de demain.

Par ailleurs, les déclarations sur la complémentarité des modes de transport et la politique de groupe active que la S.N.C.F. serait invitée à pratiquer ne vont pas sans nous inspirer des inquiétudes sur le maintien d'un bon équilibre entre les divers modes de transport en fonction de leurs qualités spécifiques.

- Transports Fluviaux

La disposition d'une capacité de transport fluvial adaptée aux caractéristiques des voies est souhaitée par les usagers qui persistent à penser que le transport par eau

a sa place en France dans un système multimodal de transports terrestres. Mais il faut admettre, comme conséquence de la liberté de choix reconnue aux usagers, que la réorganisation désirable de la profession de la batellerie pourrait exercer un effet dissuasif sur leur comportement si elle devait se traduire par une augmentation anormale du coût d'utilisation du transport par eau.

- Structures

Les usagers sont prêts à participer aux travaux des instances qui auront compétence à l'échelon national ou régional pour exprimer un avis sur toutes les questions relatives à la politique des transports et à ses modalités d'application.

De même, ils souhaitent être consultés en temps utile sur tous projets de réforme de structures des tarifs ou de projets de modification de leurs niveaux. Mais, dans le double souci de ne pas empiéter sur les prérogatives des transporteurs et de ne pas prendre sur le plan collectif des engagements par délégation à caractère institutionnel et permanent, ils n'entendent pas siéger dans les organismes spécialisés chargés de l'élaboration des tarifs et du respect de leur application.

En outre, ils seraient défavorables à toute organisation qui aurait pour objet d'instaurer une répartition autoritaire du trafic.

- Règlementation et co-responsabilité

Toute réglementation par le fait même de son existence a un revers de bureaucratie et d'infractions.

Nous doutons que l'esquisse d'organisation présentée par le Ministre ait à l'application pour effet de réduire le poids des formalités et des obligations de toute nature auxquelles sont soumis les transporteurs et leurs clients.

Nous ne pensons pas, en outre, que la substitution de nouvelles mesures à d'autres serait de nature à limiter les risques d'infractions.

Dans ces conditions, c'est seulement par la mise en place de contrôles appropriés qu'on peut espérer atteindre un tel objectif, auquel les usagers ne sont nullement opposés, à la condition que ne leur soient pas attribuées des responsabilités qui ne peuvent pas être les leurs et qu'ils n'aient pas systématiquement à fournir la preuve qu'ils ne sont pas impliqués.

conseil national des commissionnaires de transport

10, rue du Faubourg-Poissonnière, 75010 PARIS. Tél. : 246.77.43 - Télex : 660 256

3 Juin 1982

**PREMIERES OBSERVATIONS DU C.N.C.T.
SUR LES PROPOSITIONS DU MINISTRE DES TRANSPORTS
EN VUE DE L'ELABORATION D'UN PROJET DE LOI
SUR LES TRANSPORTS ROUTIERS**

Les représentants des commissionnaires de transport regrettent vivement la précipitation avec laquelle a été menée la concertation sur la loi d'orientation des transports de marchandises.

Ils estiment qu'ils n'ont pas été en mesure d'étudier, avec suffisamment de temps, les textes qui leur ont été proposés et surtout de consulter leurs syndicats régionaux.

Ils regrettent également l'imprécision des termes économiques et de la philosophie évoquée dans le projet soumis au Conseil Supérieur des Transports, qui risque d'introduire des controverses et des distorsions dans les mesures qui pourraient être prises quant à l'avenir du transport routier en général et des commissionnaires en particulier.

Par ailleurs, ils considèrent que les propositions formulées par le Ministre, s'appuient trop fortement sur une conception des échanges « hexagonale » et largement dépassée par les réalités économiques internationales.

I – En ce qui concerne plus précisément leur activité, les commissionnaires de transport sont d'accord pour un renforcement des règles concernant l'accès à leur profession et, sous une certaine forme, ils seraient favorables à l'instauration d'un certificat d'aptitude professionnelle.

Toutefois, ils estiment que ce dernier ne pourrait être défini qu'après concertation, afin de tenir compte de tous les aspects de leur fonction et, plus particulièrement, de l'harmonisation de leur statut avec celui de leurs homologues européens.

II – En matière de garantie des délais de règlement, n'ayant pas la maîtrise de l'attribution des licences, ils estiment, pour autant que leur gestion le leur permette, qu'une solution individuelle et particulière pourrait être envisagée de nature à rassurer complètement les transporteurs.

Il serait cependant indispensable qu'en parallèle de ces mesures, des dispositions réglementaires soient prises pour définir strictement et contrôler de façon absolue les pratiques abusives de la pointe de trafic, qui constituent une concurrence déloyale.

III — Sur le plan de la tarification routière obligatoire, les professionnels ne sont pas opposés à une restructuration du régime existant et à son extension aux domaines des denrées périssables sous température dirigée et des citernes.

Toutefois, ils considèrent que dans l'esprit des commentaires exprimés au C.S.T. sur l'organisation des multiples opérations et sur le rôle des opérateurs intervenant dans la chaîne du transport, le coût de la commercialisation doit être totalement intégré dans le prix de revient du transport.

Or, lorsque le commissionnaire intervient, il se substitue à la fonction commerciale du transporteur et lui rend un service, en recherchant le fret et en assumant la responsabilité de l'opération de transport au plan financier et au plan des conditions d'exécution.

A ce titre, notre profession ne saurait admettre une autre formule que celle du paiement de la rétribution du commissionnaire par le transporteur.

Par ailleurs, du fait de ce rôle commercial et de leur connaissance du marché, les commissionnaires de transport rappellent qu'ils souhaitent participer à part entière à l'élaboration et au suivi de toute tarification réglementaire.

Notamment, dans le domaine de l'international, leur expérience en matière de prix peut contribuer à éviter des transferts de trafic vers les ports de la C.E.E. au détriment des ports français, ce qui s'inscrit directement dans le cadre de la politique gouvernementale.

IV — En ce qui concerne le problème de la co-responsabilité, ils reconnaissent comme normal leur rôle de maître d'oeuvre des transports et ils estiment que dans le cadre des contrats d'affrètement ou des contrats sur un seul sens, il est logique qu'ils assument cette co-responsabilité dans le domaine des infractions à la réglementation. Pour tout ce qui correspond à des affrètements au coup par coup, ils ne voient pas d'autres solutions que de s'engager à offrir des frets en mentionnant notamment, les heures de prise en charge de la marchandise et de livraison, compatibles avec la réglementation, mais en refoulant toute co-responsabilité pour des erreurs résultant des voituriers.

Ces engagements leur paraissent de nature à favoriser l'amélioration des conditions sociales des personnels qui travaillent dans le transport.

V — Pour les bureaux régionaux de fret, ils rappellent leur attachement à la totale neutralité de ces organismes strictement professionnels, (commissionnaires de transport/transporteurs routiers), qui constituent des moyens techniques dont l'intervention est préalable à la réalisation des contrats de transport.

Ils reconnaissent la nécessité d'aménager certaines dispositions réglementaires ainsi que de moderniser l'exploitation de ces bureaux en fonction des nouvelles techniques d'administration et de communication.

Ils pensent cependant, qu'il ne saurait y avoir d'extension du rôle actuel de ces organismes dont ils entendent conserver la co-responsabilité et la gestion avec les transporteurs.

A ce titre, ils rappellent que les B.R.F. ne doivent être en aucun cas assimilés à des bourses de transport et que, compte tenu du statut juridique de ces organismes et des affirmations du Ministre, les commissionnaires de transport ne sauraient y admettre/des usagers, ou de la S.N.C.F. pour ses activités autres que routières. l'accès

VI — En ce qui concerne les idées ministérielles sur la création de «plates-formes d'échanges» les commissionnaires de transport considèrent que les informations dont ils disposent ne leur permettent pas une appréciation complète du projet.

Ils constatent qu'à l'heure actuelle, un certain nombre de ces installations existent et qu'elles ont été conçues à l'initiative d'organismes divers (ports autonomes, chambres de commerce et d'industrie, collectivités territoriales ou locales, initiatives privées, etc...) sans faire appel à un financement sur crédits d'Etat. Ils ne voient aucune opportunité à inverser les tendances actuelles qui confèrent à la réalisation de plates-formes, toute la souplesse souhaitée. Seule, une absence d'initiative en la matière pourrait justifier un interventionnisme de l'Etat.

En tout état de cause, les plates-formes doivent demeurer un outil technique élaboré et géré par des professionnels et elles ne sauraient être des instruments de répartition autoritaire des trafics ou de contrôle de la circulation des véhicules.

Les commissionnaires de transport ne sont pas opposés à des aménagements permettant un progrès social et une plus grande productivité des moyens de transport, dans la mesure où ils en seront partie prenante et sous réserve que leur statut et leurs charges d'exploitation ne les placent pas en position défavorable vis-à-vis de leurs confrères étrangers et plus particulièrement de ceux appartenant à la C.E.E.

C'est pourquoi, ils demandent que le contrôle de toutes les réglementations qui seraient définies, en accord avec eux, soit strictement applicable à l'ensemble des professions de transport et plus particulièrement aux entreprises étrangères lorsqu'elles exercent sur le territoire national.

En conclusion, si les commissionnaires de transport admettent la nécessité d'adapter, dans une certaine mesure, le cadre réglementaire des transports à l'évolution économique et sociale, ils estiment qu'une réforme aussi large aurait dû être présentée dans un contexte plus clair et moins précipité.

En effet, si les déclarations ministérielles mettent en lumière certains principes d'organisation conformes à la conception que se font les commissionnaires de transport du fonctionnement de l'économie nationale, tels que le libre choix des usagers dans le respect des équilibres globaux et la recherche d'un système de transport efficace et compétitif pour la collectivité, il leur semble indispensable de définir sans ambiguïté le contenu pratique des réformes prévues.

C'est pourquoi, la profession, consciente du rôle spécifique d'organisation du transport assuré par ses entreprises, souhaite, avant de se prononcer définitivement sur les orientations ministérielles, être de nouveau consultée sur les projets de textes en préparation.

— MODALITES D'APPLICATION DE L'ARTICLE 41 DES C.A.T.T.R.M.

Pour l'application des dispositions de l'article 41 des Conditions Générales d'Application des Tarifs des Transports Routiers de Marchandises,

1. Les appairages concernant un envoi réalisé dans le cadre de cet article feront l'objet d'un numéro d'appairage particulier obligatoirement porté sur chaque feuille d'expédition et la feuille de route établies par chargement aux fins de contrôle par les G.P.R. et les A.P.C.T. L'exemplaire de la fiche d'appairage remis au transporteur devra être communiqué par celui-ci au G.P.R. en même temps que l'exemplaire de la feuille de route destiné au CONTROLE.
2. Lorsque le commissionnaire de transport remet au transporteur la partie restante d'envoi au sens du 1° b) de l'article 41 des C.A.T.T.R.M., il est tenu de compléter - si ce transporteur le lui demande - le chargement du véhicule utilisé à concurrence de sa charge utile. Ce complément de chargement ne doit pas contrarier l'exploitation du transporteur.

— MODALITES DE REMUNERATION DU TRANSPORTEUR AFFRETE PAR LE COMMISSIONNAIRE DE TRANSPORT

- 1°- Pour les transports soumis aux tarifs routiers de marchandises, le montant net versé par le commissionnaire au transporteur ne pourra être inférieur au tarif minimal réglementaire du transport de la classe tarifaire correspondante, diminué de :
 - . 11 % pour les envois des marchandises relevant des CLASSES 0 - I - II - III et IV
 - . 10 % pour les envois des marchandises relevant des CLASSES V et VI
 - . 8,5 % pour les envois des marchandises relevant des CLASSES VII et VIII.
- 2°- Lorsqu'il est prévu, pour certains transports, une réduction sur le tarif général de la classe tarifaire correspondante, les taux ci-dessus sont diminués :
 - . d'un point pour le premier cran de réduction-
 - . et d'autant de demis-points qu'il y a de crans de réduction en sus.

paraphes :

./...

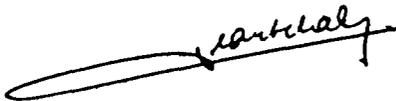
- 3°- Des conditions de rémunération dérogeant à cette règle pourront toutefois être prévues, d'un commun accord, entre le COMITE NATIONAL DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT et le COMITE NATIONAL ROUTIER. Il en sera ainsi, en particulier, lorsque les prix de transport sont fixés dans les tarifs autrement que par des barèmes.
- 4°- Les dispositions des paragraphes 1° et 2° ci-dessus ne sont pas applicables aux transports effectués dans le cadre de contrats d'affrètement de caractère réglementaire.
- 5°- Le COMITE NATIONAL DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT et le COMITE NATIONAL ROUTIER solliciteront la modification de l'article 12 du décret n° 61-579 du 30 Juin 1961, relatif aux Professions Auxiliaires de transport, modifié par le décret n° 63-1214 du 6 Octobre 1963, afin de permettre l'application du présent PROTOCOLE dans le cadre réglementaire.

+
+

Toute contestation entre professionnels ou non-observation de ce PROTOCOLE fera l'objet d'un examen conjoint du GROUPEMENT NATIONAL DES ASSOCIATIONS PROFESSIONNELLES REGIONALES DES COMMISSIONNAIRES AFFRETEURS ROUTIERS, agissant pour le compte du COMITE NATIONAL DES COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT, ainsi que du COMITE NATIONAL ROUTIER. Après instruction rapide des dossiers, le commissionnaire de transport sera déféré, s'il y a lieu, devant le CONSEIL DE DISCIPLINE de l'A.P.C.T. qui appliquera des sanctions pouvant aller jusqu'à l'exclusion de l'ASSOCIATION, avec toutes les suites que cela comporte.

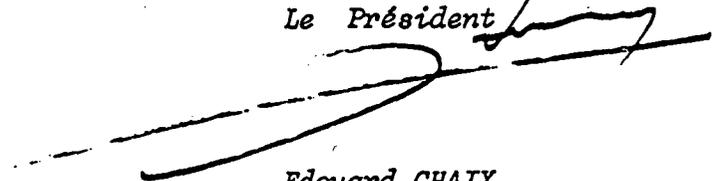
Fait à PARIS, le 15 MAI 1972

Pour le COMITE NATIONAL ROUTIER
Le Président



Jean LE CALVEZ

Pour le COMITE NATIONAL DES
COMMISSIONNAIRES DE TRANSPORT
Le Président



Edouard CHAIX



FEDERATION GENERALE DES TRANSPORTS ET DE L'EQUIPEMENT CFDT

26, rue de Montholon - 75439 PARIS CEDEX 09



POSITIONS C.F.D.T.
PRÉSENTÉES AU CONSEIL SUPÉRIEUR DES TRANSPORTS
LE 23 JUIN 1982

La FEDERATION GENERALE DES TRANSPORTS ET DE L'EQUIPEMENT C.F.D.T. tient tout d'abord à préciser qu'elle se prononce favorablement sur le principe de l'établissement d'une loi d'orientation transport. C'est une position qu'elle avait défendue sans résultat depuis plusieurs années. En tout état de cause la C.F.D.T. aurait réclamé la mise au point d'une telle loi même si nous n'avions pas été confrontés à certaines échéances comme par exemple le nouveau statut de la SNCF.

La politique des gouvernements précédents, basée sur l'intensification de la concurrence à outrance entre modes de transport, est dénoncée par notre organisation depuis longtemps. Cette politique a conduit à d'énormes gaspillages, facteurs entre autres d'inflation, à la réduction du service public, à l'accroissement des disparités sociales pour les travailleurs.

La C.F.D.T. a toujours revendiqué l'établissement d'une autre politique des transports. Les principes retenus pour l'établissement de la loi d'orientation transport, à savoir :

- la complémentarité entre les modes
- la planification
- la décentralisation
- la participation de tous les intéressés au débat démocratique.

sont bien les principes qu'il fallait retenir.

C'est à partir de ceux-ci que progressivement les nouvelles orientations pourront entrer dans les faits, c'est à partir de ceux-ci que pourra être garanti le droit au transport pour tous et qu'un service public de qualité se développera.

Les activités transport touchent aujourd'hui la quasi totalité de la population. Dans ce cadre, personne ne peut nier l'importance qu'elles peuvent jouer au niveau de la vie économique, de la solidarité nationale et de la promotion sociale. Par ailleurs ce secteur d'activité fonctionne grâce à des centaines de milliers de travailleurs. Aussi la C.F.D.T. soutient toutes les propositions qui visent à :

- la création d'emplois
- la réduction de la durée du travail
- la suppression des conditions de travail scandaleuses dans certains secteurs
- l'amélioration et le respect des règles de sécurité
- l'harmonisation sociale pour les travailleurs des transports.

Ces objectifs ne pourront se réaliser sans les intéressés. Dans cette perspective notre organisation insiste sur la nécessité d'une participation des représentants des travailleurs des transports dans les instances de concertation qui seront créées aux niveaux national, régional, etc.

En ce qui concerne les objectifs propres à assigner au transport, il va de soi que le premier d'entre eux est la mise en place d'un service public voyageurs et marchandises dynamique et de qualité. Cet objectif prend même un caractère d'urgence étant donné la régression que le service public a connu depuis plusieurs années (fermetures de lignes, suppression de dessertes, etc.).

- En voyageurs, du moyen de dépannage dans lequel on l'a confiné par rapport à la voiture particulière, faisons passer le service public à un rôle prépondérant pour le déplacement des personnes.
- En marchandises, faisons du service public un outil pour faciliter la répartition équilibrée des activités sur l'ensemble du territoire et pour aider à la croissance économique.

Sans revenir dans le détail sur les remarques que nous avons pu faire dans les groupes de travail, nous souhaitons mettre l'accent sur les problèmes des coûts de transport et d'investissement. Il faut mettre fin à la sous tarification généralisée qui existe actuellement pour les marchandises, assurer la transparence des coûts, prendre en compte la réalité des coûts financiers et autres pour l'établissement des tarifs de transport et de la fiscalité spécifique. Ces éléments sont indispensables pour promouvoir une autre politique des transports.

En ce qui concerne les investissements notamment pour les infrastructures notre organisation se prononce clairement pour la mise au point d'un schéma intermodal à long terme (quinze ou vingt ans) afin d'éclairer les choix de la planification pluriannuelle.

En conclusion et par rapport aux propositions qui nous sont faites pour l'établissement d'une loi d'orientation transport, la C.F.D.T. constate :

- Qu'il y a volonté d'établir une politique des transports sur des bases nouvelles ;
- Qu'en tout état de cause les spécificités des branches transport sont maintenues.

Même si toutes ses propositions n'ont pas été retenues, la C.F.D.T. considère que les propositions gouvernementales permettront d'amorcer valablement la nouvelle politique des transports indispensable à la collectivité tout entière. La C.F.D.T. considère également que l'avenir des travailleurs des transports et de leur outil de travail dépend de la réalisation des objectifs qui sont aujourd'hui proposés, aussi elle les appellera à agir pour que les propositions servant de base à l'établissement de la loi d'orientation se traduisent rapidement dans les faits.

f.n.a.u.t.
**fédération nationale
des associations d'usagers des transports**

 Fédération déclarée
(loi du 1^{er} juillet 1901)

siège social : 5, boulevard péreire 75017 paris ☎ 763.90.84, 551.79.50, 322.72.85

ccp paris 10.752.87 W

OBSERVATIONS

sur les propositions du Ministère des Transports
en vue de l'élaboration d'un projet de LOI
d'orientation sur les transports intérieurs

D'une manière générale la FNAUT confirme son accord avec la plupart des orientations reprises dans ces propositions. Elle enregistre notamment avec satisfaction :

- la reconnaissance du "droit au transport" pour tous et sur l'ensemble du territoire, droit qu'elle s'était efforcée précédemment de faire admettre, sans succès,
- l'affirmation du caractère de Service Public du transport,
- la prise en considération du coût économique total, et non plus du seul coût comptable et financier.

Analysant point par point le document qui lui est soumis, la FNAUT formule les principales observations suivantes :

BILAN DE LA SITUATION ACTUELLE

Dans le passé la FNAUT avait déjà fait connaître, à maintes reprises, son opposition à la politique des transports menée à l'époque.

Voulant se tourner résolument vers l'avenir, elle se bornera donc à constater avec satisfaction le net changement d'orientation manifesté par le projet de loi, et laissera au passé ce qui lui appartient.

I - ORIENTATIONS GÉNÉRALES
I - I - PRINCIPES

1) - La FNAUT approuve l'objectif fixé à la politique des transports, à savoir "répondre aux besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité".

2) - De même, elle approuve la définition fournie du "droit au transport" ainsi que les références à l'unité nationale et à la solidarité nationale, toutes correspondant au point de vue exprimé par elle, de longue date, sur le sujet.

3) - Profondément attachée à la notion de Service Public des transports, qu'elle ne confond pas avec celle de secteur public, la Fédération ne peut que donner accord à son extension au transport des marchandises. Elle souhaite toutefois qu'elle se concrétise réellement, notamment en matière d'infrastructures et de réglementations, le texte lui paraissant un peu timide sur ce point. En outre, sa priorité absolue dans le domaine des transports de voyageurs ne lui semble pas affirmée assez nettement; il devrait être spécifié qu'elle s'applique à tous les modes dans les mêmes conditions.

4) - La reconnaissance de la notion de coût global correspond bien à une demande formulée depuis longtemps par la FNAUT. Elle aurait toutefois souhaité voir expliciter les coûts sociaux, avec, en particulier, référence au coût de congestion et au coût des accidents. En outre, l'expression "concurrence loyale et maîtrisée" mériterait de plus amples développements car, ainsi rédigée, elle est susceptible d'interprétation. Sous ses réserves, de forme plus que de fond, la FNAUT approuve ce paragraphe.

5) - La Fédération ne formule pas d'observation sur ce point. Elle considère que le secteur privé comme le secteur public doit contribuer à la réalisation du Service Public.

6) - La FNAUT approuve les conceptions relatives à la planification et à la décentralisation. Elle regrette, par contre, de ne pas voir citer nommément les usagers parmi les intéressés appelés à participer aux instances de concertation.

I - 2 - TRANSPORTS DE PERSONNES

La FNAUT ne peut évidemment qu'approuver l'intention exprimée de donner priorité au transport collectif, en souhaitant qu'elle n'en reste pas au stade des vœux et devienne enfin une réalité.

Les moyens recommandés recueillent également son approbation : "amélioration qualitative et quantitative, sensible et continue" et "tarification attractive". Elle espère toutefois que cette dernière sera effective, alors que tel n'a pas été le cas durant les derniers mois où l'on a enregistré d'importantes hausses tarifaires, notamment à la SNCF.

De même la restauration et la rénovation du service public sont hautement souhaitables. Les objectifs fixés correspondent à la demande de la FNAUT de continuité de la chaîne du transport collectif. Elle aurait cependant aimé voir préciser la notion de maillage suffisant du territoire, avec référence précise à l'amélioration nécessaire des liaisons transversales et des dessertes régionales et locales.

En revanche, la FNAUT approuve sans réserve l'intention clairement affirmée de revitaliser les zones à faible densité d'habitat où l'absence quasi totale de transport collectif est durement ressentie, en particulier par les plus défavorisés; elle souhaiterait cependant voir disparaître le mot "pouvoir" dans l'alinéa concerné.

La Fédération enregistre également avec intérêt la promesse d'une meilleure accessibilité aux transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite.

Le problème de la décentralisation est délicat. Le schéma général est acceptable, mais il faudra veiller à éviter le déséquilibre entre régions riches et régions pauvres; il pourrait se traduire par une déperdition tarifaire de fait, catégoriquement refusée par la FNAUT. La question du financement est donc essentielle, et le principe de contribution de tous les bénéficiaires réels, directs ou indirects, sans en exclure les entreprises et aussi les grandes surfaces commerciales, correspond bien aux propositions de la FNAUT dans ce domaine.

D'autres propositions semblent positives : l'établissement de plans de transport collectif, la conclusion de contrats entre collectivités pour assurer la continuité de la chaîne de transport, la notion de politique globale de transports publics de personnes.

L'idée d'une tarification réduite pour les jeunes et les personnes âgées est intéressante; elle ne devrait cependant pas être présentée comme limitée au transport aérien.

I-3 - TRANSPORTS DE MARCHANDISES

La FNAUT ne formule pas de remarques sur ce point. Les orientations proposées sont très valables, notamment le souci d'harmonisation progressive des conditions d'exploitation (si les délais de réalisation en sont rapides) et celui du renforcement du service public dans le transport de marchandises.

I-4 - LES CONDITIONS SOCIALES

Cette question est particulièrement importante en raison, notamment, de ses répercussions sur la sécurité routière. La réforme de la structure des rémunérations est indispensable, avec suppression effective des primes de rendement qui constituent une véritable incitation à l'infraction. De même, des mécanismes efficaces de contrôle devraient être mis en place, assorties de sanctions dissuasives.

I-5 - INFRASTRUCTURES-EQUIPEMENTS-TECHNOLOGIE

La planification rigoureuse des choix d'investissements s'impose. Les méthodes proposées semblent valables, notamment la prise en considération du coût total. Le rôle du PLAN est primordial en la matière, et la FNAUT demande, au passage, la présence de représentants des usagers dans les diverses Commissions de Planification.

I-6 - INSTITUTIONS ET PROCEDURE

Les objectifs fixés (rationalisation des structures, démocratisation des instances, décentralisation) correspondent bien aux demandes de la FNAUT; elle insiste toutefois pour que les usagers participent effectivement, par l'intermédiaire des Associations spécialisées représentatives, à toutes les instances de réflexion et de décision.

II - DISPOSITIONS PARTICULIERES

II - I - LE TRANSPORT FERROVIAIRE

La FNAUT approuve pleinement l'intention affirmée de procéder à "un véritable renouveau du chemin de fer", ainsi que l'élargissement du service public à l'ensemble de l'activité de la SNCF; elle estime nécessaires les mesures d'apurement envisagées sur le plan financier.

Le texte étant très discret sur les futures structures de la SNCF, la FNAUT se limite, sur ce point précis, au rappel de sa demande de représentation des usagers "voyageurs" au sein du Conseil d'Administration de la Société Nationale.

II-2 - LE TRANSPORT ROUTIER

La FNAUT juge bonnes les mesures préconisées, notamment : le maintien de la Tarification Routière Obligatoire, l'institution d'un système d'autorisations liées au respect des réglementations, la réforme de la location et du transport pour compte propre, la prise en considération de la responsabilité des chargeurs et donneurs d'ordres en cas d'infractions.

Elle rappelle tout particulièrement son attachement à l'amélioration des conditions de travail et de sécurité, y compris dans les entreprises moyennes et petites du transport routier.

Le respect des réglementations sociales est essentiel du double point de vue de la sécurité et de l'harmonisation des conditions de concurrence. C'est un des objectifs à atteindre absolument pour parvenir à la "concurrence loyale et maîtrisée" mentionnée à plusieurs reprises dans le texte

II-3 - LE TRANSPORT FLUVIAL

Ce mode de transport est à encourager, notamment dans le cadre des économies d'énergie. Il faudrait toutefois mettre l'accent sur l'amélioration des conditions sociales, et sur une planification d'infrastructures excluant les doubles emplois. La remarque relative au poids des chargeurs sur les tarifs est justifiée. Elle pourrait s'appliquer également au transport routier, la structure même des professions étant en cause dans les deux cas.

II-4 - LE TRANSPORT AERIEN

La FNAUT admet parfaitement le rôle du transport aérien, notamment pour les grandes distances et les liaisons transversales importantes.

Elle est toutefois résolument opposée à la multiplication inconsidérée des lignes et des petits aéroports. Les dépenses engagées à ce sujet sont, trop souvent, destinées à satisfaire des opérations "de prestige" répondant aux demandes d'un très petit nombre d'usagers. Les sommes investies seraient mieux utilisées si elles étaient consacrées à une amélioration des transports collectifs ferroviaires et routiers de la région considérée. Le rôle de coordination de l'Etat apparaît essentiel en la matière.

II-5 - LES TRANSPORTS URBAINS

La FNAUT approuve l'ensemble des orientations proposées, tout en regrettant la place trop limitée consacrée dans le projet à ce point très important.

L'établissement de Plans de déplacements urbains, précédemment préconisé par la FNAUT, est en effet indispensable. Le partage de la voirie dans un sens plus favorable aux transports collectifs, piétons et deux-roues doit également constituer un objectif prioritaire, même s'il doit entraîner certaines restrictions à la circulation et au stationnement des voitures particulières dans les villes.

Les liaisons "centre-périphérie" et "inter-banlieues" auraient mérité de plus longs développements, ainsi que les créations de parkings de dissuasion liés aux transports collectifs pour assurer la continuité de la chaîne de transport.

En ce qui concerne le financement, la FNAUT demande, de longue date, la généralisation du "versement-transport"; elle ne peut donc qu'approuver les orientations définies en la matière.

x x x

En conclusion, la FNAUT confirme son accord, avec les réserves indiquées, sur la plupart des orientations proposées.

Elle insiste tout particulièrement sur la nécessaire participation de représentants qualifiés et réellement représentatifs des usagers dans toutes les instances de réflexion et de décision sur les transports et déplacements. Il s'agit là, pour elle, d'un point fondamental.

FEDERATION NATIONALE
DES TRANSPORTS ROUTIERS
2 avenue Velasquez
75008 Paris. Tél. : 563.16.00



28 Mai 1982

OBSERVATIONS DE LA F.N.T.R.
SUR LES PROPOSITIONS DU MINISTRE DES TRANSPORTS
POUR LE PROJET DE LA LOI D'ORIENTATION

La F.N.T.R. est amenée à préciser dans ce document les observations sur les propositions du Ministre des Transports présentées par ses représentants lors des réunions des Groupes de Travail du Conseil Supérieur des Transports et confirmées dans leurs grandes lignes par son Conseil de Direction réuni en séance exceptionnelle le 27 Mai 1982.

Avant toute chose, il y a lieu de noter que la profession du transport routier de voyageurs et de marchandises rejette catégoriquement la ligne directrice qui, en vertu du droit au transport, vise à instaurer un service public des transports généralisé à toutes les activités voyageurs et marchandises.

De plus, la F.N.T.R. s'étonne que ce document ne prenne absolument pas en compte le rôle de plus en plus déterminant que jouent les transporteurs routiers en trafic international. Toute politique des transports devrait, à son avis, savoir dépasser l'hexagone et ne préconiser aucune mesure qui risque de remettre en cause la compétitivité du Pavillon français.

En tout état de cause, que ce soit sous couvert d'une extension de la notion de service public, du fait d'un renchérissement découlant d'une prise en compte du coût global réel des transports incluant tous les coûts sociaux, ou par le biais de l'introduction dans l'entreprise d'éléments extérieurs, le transport routier semble être gravement menacé par les orientations préconisées par le Ministre des Transports. Celles-ci tendent directement ou indirectement à une collectivisation des services ou à une nationalisation du fret ; elles risquent de remettre en cause la libre entreprise de transport, ce que la profession ne saurait évidemment admettre.

I - ORIENTATIONS GENERALES

La politique des transports est par essence plurimodale ; le Ministre en déduit des principes, des objectifs et des moyens qui doivent tenir compte des questions sociales et de sécurité, des infrastructures, des équipements, de l'industrie des matériels de transports et enfin des "institutions".

LES PRINCIPES

Cette présentation pourrait être objective si le principe de neutralité de la politique des transports à l'égard des modes était rappelée au préalable ou en tout cas immédiatement après le principe général que la "politique des transports doit répondre aux besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité".

En effet, pour le Ministre, ce principe répond au "droit au transport". Ce droit, qui comprend la liberté de choix pour le transport des personnes et des biens, a pour finalité l'unité et la solidarité nationales. La profession aurait souhaité que l'Etat, plutôt que de proclamer des évidences, assume son rôle en matière d'assainissement de la concurrence et d'organisation du secteur, qu'il en fasse le fondement de son intervention en tant que puissance publique.

Or, nous constatons que le droit au transport débouche sur un service public des transports aux objectifs multiples et inquiétants.

LE SERVICE PUBLIC

La conception de ce service public apparaît en effet d'une part trop générale et d'autre part tellement diversifiée qu'elle peut en fait déboucher sur l'arbitraire.

La généralisation du service public à tous les transports de marchandises et de voyageurs marque une novation, voire une contradiction, non seulement à l'égard de la législation française, mais également à l'égard de la politique commune des transports qui a adopté le principe de la suppression des obligations de service public ou de leur maintien dans des cas limités avec compensation et selon des critères objectifs.

Rattacher en effet les transports de marchandises et les transports touristiques, par exemple, au service public, c'est aller à l'encontre d'un marché concurrentiel sans lequel il ne saurait y avoir de libre choix de l'usager.

Parallèlement, faire du chemin de fer, en raison de son importance, de son monopole d'exploitation et surtout de ses "avantages propres", le secteur où le service public aura l'intensité la plus forte, c'est reconnaître que la législation et l'Etat ne sont plus neutres. Cette intensité variable du service public ne peut qu'aggraver les effets redoutés de sa globalité. Une telle articulation entre le service public et les activités de transport peut couvrir toute distorsion en faveur du chemin de fer, d'autant plus que la SNCF est incitée à étendre son action à des activités connexes et complémentaires (filiales routières, rail-route, ...) dans le cadre d'une politique de groupe.

En définitive, on semble préparer l'opinion sinon à supporter des déficits accrus, du moins à voir privilégier au niveau financier autant que réglementaire, les entreprises de transport que l'Etat aura choisies. En portant ainsi atteinte au bon fonctionnement de la concurrence, on pénalisera l'économie toute entière et on ira à l'encontre des objectifs positifs formulés par le Ministre lui-même qui comportent la complémentarité des modes et qui reconnaissent la spécificité du transport routier. La "concurrence maîtrisée" n'aurait plus grande signification si le transport routier devait subir l'augmentation systématique de ses charges s'ajoutant à la "relance" du chemin de fer.

CONDITIONS SOCIALES

La dénonciation de la situation sociale dans le transport routier est un élément particulièrement clair de la position du Ministre. La profession ne peut que protester contre l'accusation qui lui est adressée quant à sa méconnaissance ou son refus de prendre en compte la réglementation du travail.

Des efforts tendent depuis dix ans à améliorer les conditions de travail des conducteurs et à respecter les réglementations tout en élevant leur niveau et conditions de vie.

Il ne lui en est tenu aucun compte ; en revanche, les perspectives sociales du Ministre accordent une large place à la représentation des salariés et au développement des organisations syndicales dans le transport routier. C'est méconnaître l'action menée dans les institutions paritaires et les discussions en cours avec les partenaires sociaux pour adapter la nouvelle réglementation du travail à la spécificité de nos activités. Ces déclarations ne peuvent faciliter la recherche de solutions et en fait figent tout dialogue.

La FNTR, très attachée à la poursuite de la politique contractuelle, estime anormal le recours à la loi pour fixer la structure des rémunérations qui doit rester du domaine des négociations conventionnelles paritaires. De plus, elle juge inopportune l'introduction éventuelle de délégués interentreprises dans les PME du transport.

INSTITUTIONS

D'une manière plus générale, l'intention du Ministre est de faire pénétrer dans les instances professionnelles des éléments extérieurs sous couvert de démocratisation ou de décentralisation.

Cette orientation est prévue au niveau départemental, régional et national.

La profession ne peut envisager une telle évolution sous prétexte que certaines instances ont des fonctions réglementaires. Leur fonctionnement a toujours été assuré par les représentants des professions concernées sous le contrôle des Pouvoirs Publics. Des améliorations peuvent certes être recherchées mais à condition de ne pas y introduire la confusion.

PLANIFICATION

La planification avec ses incidences sur le développement des technologies, des équipements et des infrastructures, procure à l'Etat des moyens d'action directs sur la politique des transports.

L'avenir du transport routier est étroitement lié aux orientations qui seront ainsi données pour aider les modes de transport devant bénéficier de la nouvelle politique.

Au-delà des procédures marquées par la décentralisation ou la démocratisation, la profession craint en réalité une politique de coordination, c'est-à-dire de priorité au chemin de fer, qui risque de compromettre le développement du transport routier dans la politique des transports.

Les charges financières ainsi imposées à la collectivité qui consacre déjà 24 milliards pour 1982 à la S.N.C.F., justifieront des mesures diverses et, sous prétexte d'incitation, de service public ou de logique financière, à imposer au transport routier des restrictions actuellement exclues en principe.

<p>II - OBSERVATIONS PARTICULIERES AUX TRANSPORTS DE MARCHANDISES</p>

1. SERVICE PUBLIC ET TRANSPORT DE MARCHANDISES

Conformément aux réserves déjà exprimées à propos de l'extension de la notion de service public à toutes les activités concurrentielles des Transports Routiers, il convient de dénoncer, malgré les précautions expressément annoncées pour maintenir, dans ce secteur, les conditions d'une concurrence maîtrisée, les inconvénients particuliers que cette extension présente pour les transports de marchandises. La poursuite d'un tel objectif associé à celui d'une recherche de complémentarité entre les modes conduit à une réorganisation d'ensemble impliquant une interférence de l'Etat, des collectivités locales et d'éléments extérieurs aux entreprises, dans un domaine qui reste jusqu'ici de la seule responsabilité du transporteur. En vérité, dans le cas des transports de marchandises, la notion de droit au transport, au nom de laquelle est justifiée l'extension du service public n'a pas de signification du moment que l'on demeure dans un système libéral où chacun peut organiser ses transports.

Certes, il est précisé que dans le cas des marchandises, ce service public sera restreint, mais même le fait de limiter sa portée aux aspects concernant la construction des infrastructures, l'imputation de leurs coûts et la prise en compte des coûts sociaux, n'est pas pour autant de nature à rassurer la profession.

Il est à craindre, en effet, que ces seules interventions de l'Etat n'aboutissent à un alourdissement arbitraire et artificiel des coûts du transport routier de marchandises qui le réduira à des fonctions subalternes par rapport au mode de transport prioritaire qu'est le chemin de fer. Il en résulterait une répartition déguisée, mais en fait autoritaire, du trafic aux dépens de l'exercice du libre choix de l'usager.

2. L'ORGANISATION DU MARCHE

La F.N.T.R. n'a pas varié dans sa doctrine en ce qui concerne la nécessité d'une certaine régulation permanente du marché. Cette régulation est justifiée par les "aspects spéciaux" du transport que reconnaît officiellement le Traité de Rome. Elle suppose une double intervention, dans le domaine de la capacité d'une part, dans celui des prix d'autre part.

2. a. Contingentement

A cet égard, la F.N.T.R. ne peut laisser dire qu'il y a une réelle désorganisation du marché alors que celui-ci, depuis plus de 30 ans est resté assez rigoureusement encadré. L'injection récente des nouvelles licences de transport de zone longue, si dans ses modalités d'attribution, s'est révélée critiquable, a permis néanmoins d'ajuster la capacité du transport routier aux besoins du marché qui n'avaient pas été satisfaits depuis l'attribution en 1965 d'un contingent de 1.000 licences A. Un retour à de telles pratiques de blocage des contingents serait considéré par la profession comme la manifestation d'une volonté systématique d'assujettissement du transport routier aux intérêts protectionnistes du Chemin de Fer.

La F.N.T.R., pour sa part, renouvelle sa position traditionnelle favorable à une adaptation permanente de l'offre à la demande de transport. Elle considère que des licences ou des autorisations nouvelles de transport doivent être attribuées aux entreprises, pour autant que leurs besoins le justifient et chaque fois que les nécessités de l'Economie paraissent l'exiger.

D'une manière générale, la capacité de transport doit pouvoir augmenter en même temps que la demande. Dans cette perspective, il conviendrait d'améliorer les moyens d'observation du marché. Quant aux attributions nouvelles, elles pourraient faire l'objet de décisions décentralisées.

Le régime de ces licences ou autorisations nouvelles devrait s'inspirer de celui des licences à renouvellement périodique prévues par le décret du 14 Novembre 1949. Toutefois, il est nécessaire de bien mesurer quel caractère de gravité peut revêtir pour une entreprise le non-renouvellement éventuel de ses licences. Aussi la reconduction, à l'issue de la période de validité, devrait pouvoir être considérée comme constituant la règle, sauf si l'entreprise a fait l'objet d'une mise en garde ou d'un préavis qui, dans tous les cas, devrait être notifié suffisamment longtemps à l'avance pour lui permettre, soit de modifier son comportement, soit de se préparer au non-renouvellement de ses licences.

Pour décider de l'attribution de ces autorisations, le critère "respect de la réglementation" ne devrait pas être le seul retenu. Devrait aussi être prise en compte la qualité de la gestion de l'entreprise, exprimée notamment par ses résultats.

Quant à la proposition du Ministre tendant à substituer progressivement au système de contingentement et de licences l'attribution d'autorisations à durée déterminée, elle constitue une novation fondamentale dans l'organisation des transports. En effet, la pérennité dans l'exploitation des entreprises serait remise en cause et les Pouvoirs Publics pourraient d'une manière arbitraire arrêter ou limiter l'activité des entrepreneurs en place.

La F.N.T.R. est donc opposée à cette transformation et ne retient le système de licences à durée déterminée que pour celles déjà délivrées ou celles à délivrer dans l'avenir.

En tout état de cause, l'équité exigerait que les entreprises qui sont propriétaires de licences à durée illimitée ne puissent en aucun cas se trouver spoliées du fait des réformes qui pourraient intervenir.

En effet, loin de constituer un avantage, ces licences n'ont été que la contre-partie de l'interdiction qui a été faite aux entreprises de transport public de se développer, au moment même où le camion prenait sa place dans l'économie moderne. C'est seule l'interdiction d'exploiter sans licence qui a été constitutive de l'élément de fond de commerce qu'elles représentent et qui les a rendues cessables ou transmissibles. Il faut d'ailleurs rappeler que les opérations de cession, de succession ou de donation relatives à ces licences ont toujours donné lieu à un prélèvement fiscal.

Aujourd'hui, soit qu'ils soient déjà en retraite, soit qu'ils la prévoient, beaucoup de transporteurs ou de familles de transporteurs ont un impérieux besoin, pour leur permettre de mener une vie décente, de pouvoir compter sur le produit de la cession ou de la location de leur licence.

2. b. Capacité professionnelle

La F.N.T.R. considère que la justification préalable d'une capacité professionnelle minimale doit être exigée de toute personne désireuse d'exercer les professions de transporteur public, de loueur de véhicules ou de commissionnaire de transport, et cela quels que soient le véhicule utilisé et la zone d'action.

Elle estime que le niveau actuel du diplôme d'attestation de capacité doit être relevé et que les connaissances dont les candidats doivent faire preuve doivent être essentiellement pratiques et de plus, spécifiques au transport routier. Mais ces exigences ne sauraient constituer un "barrage" à l'accès à la profession, qui doit demeurer ouverte.

2. c. Régime des prix et des tarifs

Il est vrai que la structure de la profession et les caractéristiques du marché des transports rendent particulièrement vulnérables les entreprises de transport qui ont plus de difficultés que d'autres à résister à la pression des usagers et à la concurrence interne.

La sous-tarifcation généralisée qui a frappé jusqu'ici l'ensemble du secteur des transports est due également à l'intervention autoritaire des Pouvoirs Publics qui, dans le souci de juguler l'inflation, se sont

trop souvent servis du secteur des transports comme régulateur économique. A cet égard, la F.N.T.R. a réaffirmé son souci de voir respecter la vérité des prix et son attachement à la tarification routière obligatoire.

Elle est, dans ces conditions, favorable à l'extension de son champ d'application dans les secteurs du transport routier où les instances qualifiées de la Profession considèrent que la situation du marché l'exige. C'est le cas actuellement des transports de denrées périssables et des transports en véhicules-citernes.

3. Les régimes spéciaux, transport pour compte propre et location

La régulation du marché qui s'avère indispensable dans le cas du transport public s'impose pour le transport pour compte propre et les activités qui en dérivent, en vue d'éviter la mise en cause de l'intérêt général de l'Economie par des risques de gaspillages et de surcapacités.

3. a. Transport pour compte propre

S'il est vrai qu'une bonne organisation du marché suppose de contenir le transport pour compte propre dans des limites raisonnables, il faut aussi reconnaître que le principe fondamental de la liberté de choix de l'usager conduit nécessairement à laisser à ce dernier la faculté d'exécuter lui-même ses propres transports, s'il juge préférable de la faire plutôt que de recourir au transport public.

Dans ces conditions, il faut que le transport public soit placé dans une situation de complète "égalité des chances" par rapport au transport pour compte propre.

Le transport pour compte propre et le transport public ne doivent pas se trouver dans des situations respectives discriminatoires l'un par rapport à l'autre, et cela ni en droit ni dans les faits. Cette condition n'est toujours pas remplie, par exemple, en ce qui concerne les contrôles des temps de conduite et de repos.

Le transport pour compte propre doit, en définitive, demeurer à l'intérieur de ses limites réglementaires, qui ne sont pas faciles à contrôler. Il est un fait que le caractère accessoire et complémentaire de l'activité de transporteur des entreprises industrielles et commerciales apparaît souvent mal respecté : frets de retour étrangers à l'entreprise, concurrence abusive des exploitants agricoles, débordement sur le transport public des activités transports de certains groupes industriels et commerciaux, création même par ceux-ci de véritables sociétés de transport, faussant le jeu de la concurrence.....

3. b. Location de véhicules

La solution à rechercher ne réside pas dans l'assujettissement d'une partie des activités de location de véhicules industriels aux règles applicables au transport de marchandises, notamment en matière de tarification, que dans une meilleure délimitation du domaine de la location.

Il conviendrait que dans les faits et éventuellement selon les textes réglementaires, le locataire du véhicule assume effectivement la totalité des obligations résultant de la maîtrise et de la responsabilité des opérations de transport ; le conducteur, lorsqu'il est fourni par le loueur de véhicules, devant le préposé du locataire pour l'ensemble des prestations qu'il fournit (à l'exception éventuellement des opérations de conduite).

Il conviendrait aussi que le locataire conserve la disposition exclusive du véhicule au cours de tous ses déplacements, au retour comme à l'aller et que la restitution du véhicule en fin de location soit faite au même lieu que celui de sa remise en début de location.

Sur le plan du contrôle, il serait nécessaire de prévoir des contrats-type dont les clauses permettraient de vérifier l'application des principes essentiels précédemment définis pour assurer une bonne frontière entre la location de véhicules et le transport public.

Enfin, pour permettre aux entreprises exploitantes de régulariser leur situation face à une application plus stricte du régime de la location de véhicules, il y aurait lieu d'offrir de nouvelles possibilités de transformation des licences de locations successives en licences de transport.

4. L'organisation de la Profession

La F.N.T.R. considère que ce domaine relève avant tout de l'initiative et de la responsabilité des chefs d'entreprises. Le rôle de l'Etat ne doit être qu'incitatif, un interventionnisme de caractère autoritaire s'exerçant notamment en matière de répartition du fret et de coopération entre modes de transport serait en contradiction avec les objectifs définis par le Ministre, selon lesquels, dans le secteur concurrentiel des marchandises, doivent coexister et se développer à la fois entreprises publiques et privées.

4. a. Bureaux régionaux de fret

La F.N.T.R. a toujours soutenu que la responsabilité du fonctionnement des B.R.F. devait être confiée aux seuls professionnels, l'Administration exerçant seulement un contrôle.

Elle demande, en conséquence, que ces principes qui sont à la base de l'organisation actuelle soient maintenus et s'accompagnent des adaptations et modernisations nécessaires à l'amélioration du service rendu à l'entreprise.

Elle remarque, au passage, que le recours aux nouvelles techniques de communication comme la télématique ne doit être envisagé que dans le but d'améliorer la liberté de négociation entre l'utilisateur et le transporteur.

La F.N.T.R. se déclare résolument opposée à toute extension des compétences des B.R.F. qui leur donnerait la maîtrise de l'ensemble du marché, priverait les transporteurs de toute initiative dans la recherche du fret et jetterait les bases d'une véritable nationalisation du fret.

Il lui paraît également inacceptable que soit envisagée une transformation des B.R.F. en service public régional dont le fonctionnement serait placé sous le contrôle de représentants d'organismes extérieurs aux professions du transport routier. Elle refuse, en particulier, que le "groupe S.N.C.F." puisse y être introduit et considère d'une manière générale que toute affectation autoritaire du fret à des entreprises nationales doit être absolument écartée.

4. b. Complémentarité

La complémentarité entre les modes de transport et les chaînes de transport ne saurait se traduire par l'organisation de plates-formes d'échanges qui limiterait les ruptures de charges et favoriserait l'extension d'un mode particulier de transport arbitrairement privilégié. La complémentarité doit être envisagée d'un point de vue plus large et viser à assurer la réponse aux besoins de transports de l'économie, tant du point de vue du coût ou des économies d'énergie, que de la sécurité, de la fiabilité ou de la souplesse du transport.

Les plates-formes, dans la mesure où elles répondraient à un besoin, devraient être financées par leurs utilisateurs et non par la collectivité. La F.N.T.R. refuse toute conception centralisée du fret qui, à partir de plates-formes serait coiffée par un Comité national. Elle refuse également une centralisation indirecte qui pourrait être atteinte par le jeu de relations privilégiées entre des entreprises publiques de transport, notamment du groupe S.N.C.F., et l'ensemble des entreprises du secteur nationalisé.

4. c. Groupements d'entreprises - Sous-traitance et tractionnariat

Les groupements d'entreprises de transport sous forme notamment de G.I.E. ou de coopératives nécessitent un état d'esprit particulier de la part des intéressés et une motivation les conduisant à demeurer associés. Une pratique ancienne démontre que ces conditions sont assez rarement satisfaites, si bien que les groupements d'entreprises sont peu nombreux et que ceux constitués, à quelques exceptions près, n'ont pas pris de développement.

La F.N.T.R. estime qu'il faut absolument éviter que par des moyens artificiels des entreprises forment des groupements qui seraient constitués uniquement en vue de profiter d'avantages, par exemple fiscaux, financiers ou de coordination.

La sous-traitance ne doit pas être dénaturée par le tractionnariat abusif destiné à fausser le jeu de la concurrence. Le tractionnariat doit être réglementé, notamment en ce qui concerne la rémunération du tractionnaire et la reconnaissance de son activité. Le tractionnariat permanent est suspect et doit être éliminé. Il peut, en revanche, être une prestation valable pour répondre à des besoins limités.

5. Relations entre Transporteurs, Auxiliaires de Transport et Usagers

5. a. Les conditions générales de transport

En dehors des transports soumis à la T.R.O., il apparaît principalement pour les transports de lots que les conditions générales de transport demeurent imprécises, insuffisantes et même, dans de nombreux cas, inexistantes. Il est également certain que les usagers du transport, d'une manière assez générale (mis à part certains secteurs qui font exception) n'ont pas une connaissance suffisante des réglementations de divers ordres qui s'imposent aux transporteurs routiers.

Des progrès pourraient être réalisés par deux moyens, à savoir le développement de la concertation entre chargeurs et transporteurs dans les principales branches de l'industrie et du commerce et éventuellement l'homologation de conditions générales de transport dans les différents secteurs du transport, n'entrant pas dans le domaine d'application de la T.R.O.

5. b. La responsabilité des chargeurs et des commissionnaires de transport

La F.N.T.R. retient avec intérêt l'hypothèse d'une prise en considération plus large de la responsabilité des chargeurs et des commissionnaires de transport. Il semble en effet nécessaire de prévoir, pour les réglementations à définir ultérieurement, notamment en ce qui concerne la conduite et le chargement des véhicules, qu'en cas d'infraction le chargeur ou le commissionnaire puisse être impliqué comme le transporteur, s'il a participé au fait générateur de l'infraction.

5. c. La Commission d'Affrètement

Les règles applicables à la Commission d'Affrètement résultent de la réglementation qui définit un taux maximum et d'un protocole professionnel qui apporte des limitations par rapport aux prix planchers de la T.R.O.

Ces dispositions devraient être revues, d'une part pour leur donner un caractère plus réglementaire permettant de viser aussi bien les trafics soumis à la T.R.O. que les autres, d'autre part pour mieux définir la rémunération du transport affrété.

Dans ce cadre, il devrait être apporté des solutions adaptées au cas des affrètements portant sur de gros tonnages et à celui des affrètements réalisés par des sociétés constituées par des usagers du transport dans le but principal et souvent unique de réduire par ce moyen leurs coûts de transport au détriment des transporteurs qui assurent le même service.

La F.N.T.R. rappelle en outre que la profession du Transport Routier réclame d'autres garde-fous réglementaires encadrant la Commission de Transport. Ces garde-fous sont, pour les entreprises nouvelles de commissionnaires, comme pour les transporteurs, la justification d'une capacité professionnelle et d'une capacité financière minimale, ainsi que le renforcement des dispositions en vigueur concernant les garanties de moralité. Il faut enfin, pour toutes les entreprises, établir un système assurant aux transporteurs une garantie effective de paiements dans un délai normal des transports exécutés pour le compte de commissionnaires.

*