

<p>III- OBSERVATIONS PARTICULIERES AUX TRANSPORTS DE PERSONNES</p>
--

1. SERVICE PUBLIC ET MAITRISE DES AUTORITES ORGANISATRICES

Le Ministre des Transports envisage pour les transports collectifs interurbains de personnes la mise en place d'un vaste Service Public couvrant l'ensemble des services inscrits dans les schémas ou les plans de transport dont les collectivités territoriales compétentes seraient désormais seules maîtres et responsables de leur organisation et en confieraient l'exploitation à des entreprises publiques ou privées. A ces fins, le régime actuel des autorisations devrait être progressivement remplacé par des Conventions de Service Public à durée déterminée et non patrimoniales.

Une telle conception constituerait une novation radicale par rapport au régime juridique et à l'organisation actuels des services de transports interurbains de voyageurs, ce qui appelle de la part de la FNTR les prises de position fondamentales suivantes :

1. a. La FNTR n'est nullement opposée au développement de la contractualisation des rapports entre les autorités responsables de l'organisation de leurs transports et les exploitants des services. Une certaine extension du domaine du service public dans le secteur des transports de voyageurs se justifie aisément par l'accroissement des interventions financières des Pouvoirs Publics. Tel a été d'ailleurs l'objet de la loi de Juin 1979 sur les transports publics d'intérêt local, dont les dispositions seront à harmoniser sans doute avec les principes de la décentralisation.

La FNTR est par contre radicalement opposée à la généralisation automatique de ce nouveau système d'organisation des transports interurbains de voyageurs érigés en services publics, qui imposerait à tous les départements de prendre la maîtrise totale de l'ensemble des services avec toutes les responsabilités et toutes les conséquences financières de cette prise en charge générale.

Sans aucune nécessité économique pour nombre de départements, dans lesquels l'organisation actuelle des transports n'exige nullement d'être profondément refondue, les autorités organisatrices ne voulant certainement pas prendre en charge la généralité des services exploités aux risques et périls des entreprises privées titulaires des inscriptions correspondantes.

1. b. Le Ministre des Transports a conscience de la nécessité de réaliser une telle réforme très progressivement, en aménageant des étapes de transition, mais en conservant l'objectif final de généralisation du service public à l'ensemble des transporteurs interurbains. La FNTR rejette

entièrement le principe même de cette généralisation, qui comporte manifestement des dangers considérables de collectivisation de plus en plus étendue des transports routiers interurbains de voyageurs, du fait que les entreprises exploitantes seraient soumises, sans contrepois, à l'arbitraire de la puissance publique, entièrement dépendantes de la volonté des autorités organisatrices.

1. c. Le recours plus ou moins systématique au régime des Conventions de Services Publics va poser, dans une ampleur nouvelle, le problème des "droits de transport" reconnus aux entreprises exploitant actuellement à leurs risques et périls leurs services en vertu d'inscriptions au plan de transport ou d'autorisations en tenant lieu.

Le Ministre des Transports ne dit rien à ce sujet, sur le sort de ces droits ; la FNTR rappelle sa position constante à l'encontre de toute spoliation directe ou indirecte.

Lors de l'institution de la coordination, l'Etat n'a pas procédé à l'expropriation des entreprises privées qui exploitaient à leurs risques les services librement créés. La réglementation n'a pas davantage fait des services créés après son institution des services publics concédés ; elle a formellement reconnu que les droits d'exploitation, objet des inscriptions aux plans, constituaient des éléments incorporels des fonds de commerce de transport de ces entreprises.

Conformément aux principes généraux du droit public français, le décret du 14 Novembre 1949 a prévu une procédure d'indemnisation préalable, - à défaut de compensation - dans les cas d'éviction ou de modification au plan compromettant l'équilibre d'exploitation d'un service - pour assurer la juste réparation du préjudice réellement subi par l'exploitant titulaire des droits.

La constitution de 1958 consacre formellement ce principe d'indemnisation. Il apparaît indispensable que le principe d'indemnisation avec son caractère préalable ainsi que l'institution d'une procédure spécifique soient définis dans la loi elle-même et s'inspirent des principes de l'article 10 du décret de 1949.

Il ne faut pas surévaluer les conséquences financières pour les collectivités organisatrices, des applications susceptibles d'être faites du principe de l'indemnisation préalable à l'éviction des exploitants actuels. Ceux-ci demandent avant tout à pouvoir continuer à exploiter leurs fonds de transport et à utiliser l'outil de travail qu'ils ont créé ou acquis. Les collectivités organisatrices qui voudront prendre en charge les services en cause notamment pour procéder à d'importantes restructurations, seront incitées à traiter avec ces entreprises ; les parties adopteront pour régler ces problèmes d'indemnisation des solutions adaptées à la diversité des situations.

2. LA POLITIQUE DE DECENTRALISATION ET LA REPARTITION DES COMPETENCES

L'autocar (excepté pour le transport occasionnel) assure essentiellement les transports à courtes et moyennes distances. La FNTR estime en conséquence que le transport de voyageurs trouvera dans le cadre de la politique de décentralisation, les bases d'une organisation rationnelle rapprochant les parties prenantes : Collectivités, Exploitants, Usagers.

Les principes de décentralisation dans le transport (rôle plus limité de l'Etat, rôle prépondérant du Département pour les services scolaires et les services réguliers, actions accompagnatrices de la région) nous paraissent constituer un premier cadre général auquel nous souscrivons. Toutefois, au-delà de ce cadre général il nous paraît indispensable que la répartition des compétences entre collectivités soit examinée à la lumière des difficultés ultérieures susceptibles de naître, faute d'une réglementation générale et souple édictée par l'Etat, faute de procédures suffisantes de concertation et d'arbitrage. Cela nous conduit à reconsidérer trois aspects de la politique de décentralisation telle qu'envisagée par le Ministre :

2. a. Sur la répartition des compétences

Il nous paraît souhaitable de prendre en compte le type de relations à desservir plutôt que le mode de transport utilisé, les notions de lignes d'intérêt national, d'intérêt régional, d'intérêt départemental, pourraient constituer les critères de répartition des compétences entre collectivités. A l'inverse, il nous paraît trop absolu de confier à l'Etat et à la Région tout ce qui relèverait de la SNCF, et aux départements tout ce qui relèverait du transport par autocars.

La SNCF assure en effet des dessertes omnibus, certaines à courte distance sur fer comme sur route ; des problèmes de coordination d'une part, d'harmonisation d'autre part, devront forcément être étudiés dans le cadre du département.

Il serait au surplus irrationnel que ne soient pas concernées la réforme de la SNCF et celle de l'organisation générale des transports interurbains au plan départemental notamment. Or, la note ministérielle se borne à indiquer que le projet de réforme de la SNCF est en voie de discussion, mais sans fournir d'informations à ce sujet.

2. b. Sur le rôle de l'Etat

La politique de décentralisation ne devrait pas conduire à limiter de façon excessive le rôle de l'Etat. D'une part, il existe des relations d'intérêt national qui relèveront de sa compétence.

Par ailleurs, l'Etat devrait fixer le cadre général à l'intérieur duquel les collectivités locales exerceraient leurs compétences. Faute d'un tel cadre général, la politique des transports souffrirait d'un manque de cohérence. De grandes disparités entre régions et départements, voire entre modes de transports, nuiraient à l'intérêt général, et seraient d'ailleurs contraires aux principes de solidarité nationale et d'aménagement du territoire énoncés par le Ministre lui-même.

2. c. Sur l'articulation entre les niveaux de compétence

La définition des compétences exclusives à telle ou telle collectivité ne permettrait pas de résoudre certains problèmes de coordination et d'harmonisation dans le transport de voyageurs.

La Fédération souhaite :

- l'instauration d'instances de concertation entre collectivités territoriales de même niveau ou de niveaux différents, afin de prévenir certaines difficultés potentielles,
- la mise en place de procédure de conciliation et d'arbitrage pour régler les conflits entre collectivités, ainsi qu'une procédure de recours dans l'hypothèse où une collectivité compétente prendrait des mesures contraires aux orientations générales édictées par l'Etat.

3. LA NOUVELLE ORGANISATION DU TRANSPORT DE VOYAGEURS

LES PLANS DE TRANSPORT

Les propositions du Ministre soulignent la nécessité de mener au plan départemental notamment une politique globale des transports incluant outre les services réguliers et scolaires, les services occasionnels et éventuellement les services de personnel.

Il convient de noter que les Départements par le biais des études de schémas ont engagé une réflexion sur ce thème, dans le cadre d'instances de concertation associant les élus, les exploitants, les usagers. Ces études, dans toute la mesure du possible, ont essayé d'appréhender globalement les besoins de transports collectifs.

Toutefois, eu égard à la spécificité de certains transports de voyageurs, la plupart des études ont seulement pris en considération les services réguliers et les services scolaires.

3. a. Pour les transports de personnel, nous pourrions admettre que ceux-ci fassent l'objet d'une déclaration préalable permettant aux Autorités organisatrices d'avoir connaissance de ces services. Par contre, les caractéristiques techniques très particulières de ces transports excluent que les Autorités organisatrices exercent sur les transports de personnel un pouvoir d'organisation comparable à celui qui serait le leur pour les services réguliers et les services scolaires. En particulier, nous sommes opposés à ce que les Autorités organisatrices puissent limiter la liberté laissée aux employeurs pour assurer le transport de leurs salariés.

- b. Pour les transports occasionnels, il faut également souligner les aspects particuliers de ces transports tant sur le plan économique que sur le plan technique (transports touristiques à grande distance assurés par un matériel adapté).

Nous serions opposés à la modification de l'organisation du marché des transports occasionnels à l'initiative des Collectivités Locales qui, par des interventions directes dans ce secteur, fausseraient les mécanismes de concurrence.

Ces réserves étant faites, nous serions par contre favorables à ce que les études de schéma devant à terme déboucher sur la réalisation des plans, appréhendent globalement les besoins de transports collectifs. En particulier, il nous paraît souhaitable que soient mieux étudiés dans ce cadre les transports collectifs en zones péri-urbaines et en zones rurales.

3. c. En zone péri-urbaine : harmonisation entre services urbains et interurbains

Il s'agit d'un point essentiel pour l'avenir du transport interurbain.

Les autorités urbaines avaient jusqu'à présent peu pris en compte la situation des lignes interurbaines pénétrant dans les périmètres urbains. L'extension de ces périmètres, la coexistence de tarifications différentes ont conduit à des excès de concurrence nuisibles aux transports interurbains, et par conséquent aux usagers de ceux-ci.

Une meilleure procédure de concertation est à mettre en oeuvre tant pour la délimitation des périmètres urbains que pour la participation aux dessertes urbaines des services interurbains, et des conventions éventuelles seraient à conclure entre les départements et les autorités urbaines. La FNTR, au-delà de la simple procédure de concertation demande que certains pouvoirs de décision soient dans ce domaine reconnus aux départements, et qu'une procédure d'arbitrage soit dégagée en cas de conflit entre Autorités.

3. d. En zone rurale : aménagements à apporter aux moyens classiques de desserte

La Fédération admet que dans les cas limites où ces zones sont dépourvues de lignes régulières on peut recourir à des moyens plus simples de desserte, notamment à l'aide de véhicules de moins de 9 places. Les zones concernées devraient être intégrées dans les plans de transport et faire l'objet d'un examen préalable par les instances de concertation des départements. Il faudra en effet éviter que ces transports par petits véhicules puissent écrémer le trafic des lignes régulières, d'où la nécessité le cas échéant de prévoir leur rabatement sur celles-ci.

4. TARIFICATION INCITATIVE ET FINANCEMENT DU SERVICE PUBLIC PAR LES BÉNÉFICIAIRES REELS

Les orientations et propositions de la note ministérielle dans le domaine de la politique tarifaire sont trop imprécises et trop sommaires pour faire, en leur état, l'objet de prises de positions déterminées.

4. a. Concernant les problèmes de tarification, le Ministre des Transports, en préconisant une tarification incitative "attractive", se réfère aux notions du droit au transport et de solidarité nationale, mais aussi d'une façon plus générale à la volonté du Gouvernement de promouvoir les transports collectifs, objectif qui recouvre de multiples finalités économiques et sociales.

Une première distinction s'impose malgré le flou des intentions ministérielles, sur ce qu'il faut entendre par la politique envisagée de tarification incitative :

- Il y a d'une part la volonté des pouvoirs publics de limiter à des niveaux modestes les tarifs des transports collectifs de voyageurs afin de les rendre plus attractifs pour toutes les catégories d'usagers potentiels, et de tendre en outre à une certaine harmonisation des tarifs : orientation très générale et très floue de la nouvelle politique tarifaire. L'exploration de ce vaste sujet ne peut être utilement poursuivie tant que les intentions des Pouvoirs Publics ne seront pas davantage explicitées. La FNTR n'est pas par principe hostile à une telle politique mais la concertation requiert des propositions plus concrètes.

- La FNTR constate néanmoins que la note ministérielle ne mentionne pas comme moyen de parvenir à des tarifs attractifs l'allègement des charges des entreprises, revendication constante de la profession.

- D'autre part, il s'agit des mesures de réductions de tarifs qui sont ou devraient être prises au profit de certaines catégories d'usagers, usagers salariés pour les transports domicile-travail, usagers scolaires, familles nombreuses, personnes âgées, mutilés, handicapés, etc... pour des motifs d'ordre social, en raison de leurs situations moins favorisées et parce que le principe d'égalité des charges le justifie (transports d'écoliers).

Dans ce domaine, le Ministre des Transports ne présente aucune proposition concrète. C'est pourtant par l'étude de telles mesures catégorielles qu'il faut commencer à mettre en oeuvre une véritable politique sociale de tarifs incitatifs.

La FNTR demande :

- que soit assurée l'égalité de traitement entre usagers des différents modes de transport et des entreprises publiques ou privées
- que les réductions de tarifs à caractère social soient étendues et accrues, tendant à être généralisées.

Ceci implique en premier lieu qu'il soit fait droit à la revendication de la FNTR tendant à ce que la compensation des tarifs réduits dont bénéficient les usagers des services ferroviaires et routiers de la SNCF soit étendue aux services réguliers routiers dans leur ensemble.

4. b. Les problèmes de financement du service public

Le Ministre des Transports se borne à poser le principe que le financement des améliorations qui vont être apportées en qualité et en quantité à l'organisation actuelle des transports collectifs, par la mise en oeuvre de la nouvelle conception du service public des transports de voyageurs, devra être assuré progressivement par les bénéficiaires réels directs et indirects, sans préciser autrement, - sauf pour les transports domicile-travail (à la charge pour partie des employeurs) -, ce qu'il faut entendre par bénéficiaires réels, en visant les usagers, les collectivités territoriales concernées, et les autres bénéficiaires réels, qu'il restera à redresser.

La charge principale du service public va directement et principalement incomber aux Collectivités organisatrices et pour les services d'intérêt départemental, aux départements.

Création d'une taxe spécifique

L'Etat ne peut pas imposer aux départements des obligations financières nouvelles sans transfert de ressources correspondant à ces charges, comme la décentralisation l'exige.

La FNTR demande que soit instituée une taxe spécifique pour procurer aux collectivités locales les moyens financiers leur permettant d'assurer le bon fonctionnement du système des transports dont elles vont assumer toutes les responsabilités.

Différentes solutions ont déjà été envisagées dont une taxe de centime (s) additionnel (s) sur l'essence, en rapport avec la politique d'incitation à l'utilisation des transports collectifs. Le choix de la nature de cette taxe appartient à l'Etat.

Il apparaît en tout cas indispensable que la loi ne se borne pas à instituer une telle taxe mais qu'elle en définisse très clairement et impérativement les règles d'affectation et modalités de répartition qui complètera les ressources financières propres aux transports scolaires et aux transports domicile-travail des salariés des grandes agglomérations.

La juste rémunération du transporteur

La nouvelle politique tarifaire sous les deux aspects d'une tarification incitative et de réductions à caractère social ne doit pas porter atteinte au principe de juste rémunération des entreprises d'ailleurs rappelé par le Ministre.

Par conséquent, la diminution des recettes directes perçues devra donner lieu à stricte compensation au bénéfice de l'exploitant.



Fédération Syndicaliste FORCE OUVRIERE des cheminots

Ensemble des Fédérations FORCE-OUVRIERE des TRANSPORTS (Fédération Force Ouvrière des Transports, Fédération Force-ouvrière des travaux publics et portuaires de la Marine et des Transports, Fédération Syndicaliste Force-Ouvrière des Cheminots).

17 juin 1982

Les Fédérations FORCE OUVRIERE des Transports (Fédération des Transports, Fédération Syndicaliste des Cheminots, Fédération des Travaux Publics et Portuaires de la Marine et des Transports), n'entendent pas reprendre dans le détail, pour le présent mémoire qui conclut la phase de consultation du Conseil Supérieur des Transports après la communication du 23 avril 1982 de M. le Ministre d'Etat, Ministre des Transports, l'ensemble des positions qu'elles ont exprimées dans les groupes de travail du CST ou lors d'autres consultations (Commission KAHN, réunions tripartites SNCF, ...). En conséquence, elles limiteront leurs propos à quelques remarques essentielles.

/ QUELQUES OBSERVATIONS GENERALES -

Les Fédérations FORCE OUVRIERE des Transports considèrent anormal :

- . qu'il soit envisagé de traiter, à compter du 1er janvier 1983, le sort juridique de la SNCF, dans le corps du projet de loi d'orientation,
- . que la formule Etablissement Public Industriel et Commercial (EPIC) soit proposée pour la SNCF en remplacement de la formule actuelle de concession.

Sur ces deux aspects, les Fédérations FORCE OUVRIERE des Transports partagent la position exprimée par la Fédération Syndicaliste des Cheminots dans sa lettre du 28 mai 1982 adressée à M. Charles FITERMAN, Ministre d'Etat, Ministre des Transports ;

- . que les transports maritimes et par oléoducs ne soient pas abordés dans les textes préparatoires à la loi d'orientation.

Les Fédérations FORCE OUVRIERE des Transports expriment le voeu que le projet de loi d'orientation comporte un volet européen en raison de l'imbrication de plus en plus étroite des divers modes de transport au niveau communautaire (Il est renvoyé à la positions prise le 4 mai 1982 sur ce sujet par le Comité Syndical des Transports dans la Communauté Européenne auquel elles sont affiliées).

Enfin, les Fédérations FORCE OUVRIERE des Transports souhaitent, étant donné l'importance du dossier, que le Conseil Economique et Social soit saisi du projet de loi d'orientation.

Pour les Fédérations FORCE OUVRIERE des Transports, le document remis le 23 avril s'articule autour de quelques thèmes de base tels que :

- . Efficacité économique,
- . Progrès social,
- . Aménagement urbain,
- . Développement régional,

appuyés sur certains principes fondamentaux : droit au transport, choix de l'usager, coûts économiques, concurrence maîtrisée, complémentarité, sécurité, conditions de travail, participation des usagers à la gestion et à l'organisation économique des transports.

Sur ces points, les Fédérations FORCE OUVRIERE des Transports entendent préciser leurs vues.

Efficacité économique -

Pour FORCE OUVRIERE, elle suppose, entre autres :

- . une véritable planification des différentes infrastructures, en liaison avec les régions afin d'éviter tantôt des surcapacités, tantôt de véritables déserts,
- . une organisation rationnelle des transports basée sur une réelle complémentarité afin de combattre la concurrence effrénée, soit entre les différents modes, soit à l'intérieur d'un même mode, source de frein au développement des transports collectifs. On connaît les résultats d'une telle politique sur la situation économique et sociale des entreprises de transport,
- . une recherche de nouveaux critères de jugement de l'efficacité économique par la prise en considération de paramètres tels que : consommation énergétique et influence sur la balance des paiements, coûts des accidents de route et des nuisances (pollution, bruit), impact sur l'environnement, gain de temps, aménagement du territoire, services rendus à la collectivité, progrès social dans les entreprises de transport, incidence sur l'industrie (automobile, ferroviaire, travaux publics, ...), etc.,
- . la définition objective du coût des transports, la détermination de la part qui doit être payée par l'usager direct et celle qui doit être prise en charge par la totalité des composants de la collectivité en raison du caractère de service public au sens large du terme,
- . la mise en oeuvre d'un véritable droit au transport pour tous suppose le respect de libre choix des usagers entre les modes et les moyens mis à leur disposition,
- . pour le transport routier de marchandises, il importe de corriger la situation actuelle qui conduit à "rentabiliser" plusieurs fois l'exploitation d'une licence par cascade de sous-traitance.

Progrès social -

L'amélioration sensible des déplacements dans le cadre des transports publics constitue pour FORCE OUVRIERE un élément de progrès social profitable à la collectivité.

Les Fédérations des Transports FORCE OUVRIERE exigent que ce progrès soit aussi celui des salariés du secteur des transports qui supportent depuis toujours les effets néfastes de la concurrence sauvage à laquelle se livrent les entreprises entre elles, soit à l'intérieur d'un même mode (l'exemple des transports routiers est particulièrement significatif), soit entre modes :

- La sécurité ne peut être améliorée qu'en agissant à la fois sur les installations, les matériels, les infrastructures et sur l'usage qui en est fait;
- Les conditions de travail ne peuvent être améliorées, en particulier dans les transports routiers et fluviaux, qu'en éliminant les infractions permanentes à la réglementation nationale ou communautaire; l'action des pouvoirs publics, en ce domaine, doit être considérablement renforcée, c'est à eux et à eux seuls qu'il appartient de faire respecter la loi et non pas, comme il est envisagé, de le faire par l'association des délégués syndicaux aux actions de contrôle. Les représentants syndicaux ne doivent pas se substituer aux "gendarmes".

Autant nous plaidons en faveur du développement du droit syndical et de son adaptation aux spécificités des transports routiers et fluviaux, autant nous craignons que l'utilisation des représentants syndicaux à des tâches dévolues à l'administration, ne conduise en fait à masquer la carence de cette dernière, pire, à les associer, à les rendre co-responsables de cette carence.

Les Fédérations de Transports FORCE OUVRIERE revendiquent pour l'Inspection du Travail des Transports, les moyens humains et matériels qui la rendent capable d'assurer efficacement sa mission de prévention et de contrôle : agir pour mettre les entreprises dans l'impossibilité de frauder est au moins aussi important, à nos yeux, que de contrôler a posteriori.

En cas d'infraction, la responsabilité des employeurs s'en trouve aggravée ainsi que celle des chargeurs d'où la nécessité de responsabiliser les donneurs d'ordres, d'accroître les sanctions y compris par l'immobilisation des véhicules.

Aménagement urbain -

Les Fédérations FORCE OUVRIERE des Transports ont toujours milité en faveur de la priorité à donner aux transports collectifs dans le cadre de l'aménagement urbain (une cité privée de transports collectifs serait vouée à l'asphyxie). Cette priorité doit être bien comprise, c'est-à-dire qu'elle doit s'inscrire dans la complémentarité entre les modes et les techniques, s'adapter aux besoins des usagers, tenir compte de leurs choix et de leurs besoins, de la place que doivent occuper les déplacements individuels.

Le rôle des élus nous paraît devoir être fondamental puisque constamment à l'écoute des populations qui les ont mandatés.

Développement régional -

Si les Fédérations FORCE OUVRIERE des Transports considèrent qu'une bonne organisation des transports est un facteur important d'un aménagement harmonieux du territoire pour lequel les régions doivent être étroitement associées, elles ne sauraient accepter sous prétexte de décentralisation, que s'instaure une véritable anarchie. C'est pourquoi elles estiment indispensable le maintien d'une structure de coordination au niveau national.

°
° °

Enfin, s'agissant de la participation des travailleurs et des usagers à la gestion et à l'organisation des transports, les Fédérations FORCE OUVRIERE des Transports tiennent à rappeler leur position constante.

Autant elles se déclarent favorables à un développement de la concertation et de la consultation des différents acteurs participant à la formation du transport, autant elles marquent leur désaccord à une participation des salariés et des usagers à la gestion.

De plus, la présence d'usagers poserait le redoutable problème de leur désignation : quels critères seraient retenus ?

Pour FORCE OUVRIERE, seuls les élus peuvent valablement représenter les usagers.



GROUPEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES DE TRANSPORTS

13, rue du Vieux Colombier — 75006 PARIS — Tél. (1) 544.70.34

22 juin 1982

Objet : Projet de rapport sur les propositions du Ministre des Transports en vue de l'élaboration d'un projet de loi d'orientation sur les transports intérieurs.

L'un des principes de base de la future loi d'orientation est la notion de droit au transport à accorder aux habitants, dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Les collectivités locales sont favorables à cette notion et considèrent que le droit au transport aura à être mis en oeuvre au niveau national par l'Etat et au niveau local par les régions, les départements et les communes ou leurs groupements, chacune à leur niveau,

.../...

en fonction des compétences qui leur seront dévolues par la loi de décentralisation. Ces collectivités seront seules responsables, dans le cadre d'une planification démocratique élaborée après consultation des parties intéressées, des opérations qu'elles souhaitent mener et développer. Les collectivités pourront, si elles le souhaitent et d'un commun accord, traiter certains transports sur une autre aire géographique que celle définie par la loi.

L'Etat ne gardera, au moyen d'une véritable politique contractuelle, que le pouvoir d'inciter ces collectivités à conduire les politiques prioritaires qu'il aura décidé à son niveau.

La mise en oeuvre du droit au transport et l'élaboration des politiques de transport se fera dans la mesure du possible en concertation avec les parties prenantes au secteur, telles que les associations représentatives d'usagers capables d'exprimer les besoins réels de l'ensemble des habitants, réunies au sein de comités consultatifs.

Selon les propositions du Ministre, les transports interurbains de voyageurs, élément important du service public des transports, seront de la responsabilité des collectivités locales (départements) qui passeront des conventions à durée limitée avec les transporteurs. Les collectivités locales considèrent que le conventionnement peut recouvrir des situations fort diverses et que les transporteurs doivent conserver l'esprit de l'entreprise privée, assurant certains risques notamment financiers. Le conventionnement n'aura pas à entraîner systématiquement la prise en charge financière de l'exploitation des services. En effet, si la nature du service n'est pas modifiée il n'y aura pas lieu à intervention financière de la collectivité. Si d'autre part celle-ci se limite à la mise en place de tarifs incitatifs, seules les conséquences de cette politique mériteraient de faire l'objet de compensations tarifaires.

En ce qui concerne le coût global des transports, les collectivités locales sont favorables à la proposition du Ministre et considèrent qu'il convient de faire participer au financement des infrastructures et des services de transport non seulement leurs usagers mais aussi l'ensemble de leurs bénéficiaires réels, "directs ou indirects".

Le secteur des transports apparaît comme l'un de ceux où la planification est indispensable. Elle devra se traduire par l'élaboration concertée de schémas de transport prenant en compte l'ensemble des modes de transport, par chacune des collectivités, ainsi que par l'établissement de schémas directeurs d'infrastructure intermodaux.

Le point II "Transports de personnes" appelle de notre part un certain nombre de remarques. En premier lieu, il nous apparaît nécessaire de répartir les compétences entre collectivités sur des bases claires en fonction du mode de transport et non de la nature des services pour éviter les éventuels conflits de compétence. Chaque collectivité doit être pleinement maîtresse des compétences qui leur seront attribuées par la loi sans que puisse être créée une quelconque hiérarchie entre elles. C'est par un système de conventions entre collectivités que pourraient être organisés différemment les transports, aucune décision arbitraire ne devant venir le leur imposer.

En ce qui concerne le chapitre "pouvoirs des autorités organisatrices et relations conventionnelles avec les transporteurs", les collectivités locales considèrent qu'il convient en effet, en milieu urbain, dans toute la mesure du possible, de traiter de façon globale les problèmes de stationnement et de circulation. L'établissement par l'autorité organisatrice des transports urbains de plans de déplacements qui définiraient l'organisation générale de la circulation dans l'agglomération et prévoiraient les mesures de nature à y faciliter les déplacements nous paraît souhaitable. Il appartiendrait alors à l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et aux autorités chargées de la police de la circulation dans l'agglomération, d'assurer leur mise en oeuvre après accord des conseils municipaux.

Pour ce qui est des transports interurbains de voyageurs, il nous semble indispensable pour une meilleure appréhension des modes de transports existants et pour répondre aux besoins des usagers, de les inclure dans le service public. Ceci signifie que le département passera avec les transporteurs des conventions d'exploitation à durée déterminée prenant en compte le volume global d'activités des entreprises et non pas chacun des services. En effet, il ne faudrait pas que seules les lignes non rentables fassent l'objet de compensations financières publiques tandis que les lignes bénéficiaires seraient maintenues lors du champ du service public et protégées.

En cas de suppression ou de modification substantielle du volume d'activités d'une entreprise par l'autorité organisatrice des transports interurbains, le transporteur estimant nécessaire d'être indemnisé aura à faire la preuve que l'autorité organisatrice ne lui a pas offert en remplacement une activité équivalente. Dans ce cas, si le droit à indemnisation était reconnu, celle-ci ne pourrait être assurée par les collectivités locales que dans la mesure où les moyens financiers leur en seraient donnés.

" Politique globale et transports spéciaux " : les collectivités locales devront appréhender de manière globale l'ensemble des déplacements par la prise en compte des transports scolaires, de personnel et occasionnels. Il nous paraît donc souhaitable que les transports occasionnels et les transports de personnel soient soumis à déclaration auprès de l'autorité organisatrice.

De cette façon, celle-ci sera informée de tous les modes de transports existants sur le territoire dont elle est responsable et pourra organiser au mieux les services publics de transport. Parallèlement, l'autorité organisatrice doit pouvoir faire connaître à l'entreprise organisant un transport occasionnel ou de personnel que celui-ci vient éventuellement en concurrence avec un service régulier et qu'il conviendrait d'harmoniser les services pour leur utilisation optimale.

Pour ce qui est de l'harmonisation des transports urbains et interurbains, il nous paraît souhaitable que soit mieux coordonnée qu'à l'heure actuelle l'interaction entre transports urbains et interurbains. Ceci devra se régler par la concertation entre autorités organisatrices mais il ne saurait être question de préconiser une structure d'autorité organisatrice plutôt qu'une autre. Il faut laisser le soin aux collectivités de choisir elles mêmes, au niveau local, le mode d'organisation qui leur paraît le plus adapté.

Enfin, la délimitation des périmètres des transports urbains ne nous paraît pas devoir être remise en cause dans la future loi d'orientation : il nous paraît souhaitable de maintenir l'obligation de faire coïncider limites territoriales de l'autorité organisatrice et limites du périmètre des transports urbains. En effet, l'expérience d'avant 1973 où n'existait pas cette coïncidence a souvent entraîné des conflits. Par ailleurs, existe depuis 1973 la possibilité d'instituer dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants le versement transport et le périmètre d'institution du versement transport correspond également aux limites territoriales de l'autorité organisatrice.

" Tarifification et financement " : les collectivités locales estiment satisfaisants les grands principes mis en exergue dans la note ministérielle.

Elles tiennent à souligner que la décentralisation des compétences relatives au transport collectif routier régulier et au transport scolaire au niveau départemental accélèrera la prise en charge par les collectivités de l'organisation de ces services. Des ressources mériteraient de leur être transférées pour leur permettre de mettre en place une nouvelle politique des transports même si l'Etat, compétent aujourd'hui, ne consacre actuellement que des sommes très faibles au financement des services réguliers de transports non urbains de voyageurs.

En ce qui concerne les transports par chemin de fer, les élus responsables de transport soulignent les risques susceptibles d'être engendrés par l'exercice d'une compétence non assortie de pouvoirs en matière tarifaire.

Enfin, il paraît urgent qu'intervienne rapidement la suppression du seuil de population nécessaire à l'institution de la taxe versement transport, permettant ainsi à toute collectivité ayant créé un réseau de transport urbain de percevoir cette ressource affectée.

Toutefois, les élus responsables de transports estiment qu'une telle mesure n'est pas suffisante pour résoudre à terme les problèmes de financement des transports collectifs et qu'il convient en effet de réformer le système en faisant appel à la contribution des bénéficiaires directs ou indirects des services.

Pour le transport de marchandises : les collectivités régionales qui auront la possibilité d'engager des actions économiques importantes n'excluent pas d'avoir à jouer un rôle incitatif pour la mise en place de plates formes d'échanges.

Enfin, concernant les institutions et procédures, les collectivités locales estiment que le Conseil National des Transports pourrait être compétent pour examiner les grands problèmes d'infrastructure. Il conviendrait, bien évidemment, si cette proposition était retenue, d'y constituer un comité spécialisé.


La création de conseils régionaux de transport et de conseils départementaux est intéressante ; il faut souligner toutefois qu'il n'y a pas lieu de prévoir la consultation obligatoire de ces derniers pour l'établissement des conventions avec la SNCF qui seront du domaine de compétence des régions.

La présidence du Conseil National pourrait être assurée par le Ministre assisté d'un vice président.

Bien que l'Etat y soit présent, le Conseil National n'apparaît pas comme l'instance la plus adéquate pour résoudre les éventuels conflits de compétences entre les collectivités. C'est en effet l'Etat, et lui seul, qui doit détenir un pouvoir d'arbitrage.

Ainsi que vous l'avez proposé aux différents participants, en introduction au projet de rapport, nous vous prions de bien vouloir annexer au rapport définitif cette note d'observations.

Le Président



Jean LAGARDE



Observations de la SNCF sur le projet de rapport du CST sur les propositions en vue de l'élaboration d'une loi d'orientation sur les transports intérieurs (document A 439 du 14 Juin 1982)

La SNCF a pris acte du fait que l'avis du CST ne porte pas sur le nouveau statut de la SNCF. Compte tenu de cette option, elle tient à présenter les remarques suivantes :

1 - Le document présenté ne paraît pas tenir suffisamment compte de la dimension de plus en plus internationale des problèmes de transport. Or, ceux-ci dépendent toujours davantage de l'intégration européenne progressive de l'économie qui accroît les échanges internationaux de marchandises et les déplacements internationaux de personnes. Le fonctionnement du marché des transports internationaux de marchandises, du fait même de son importance croissante par rapport aux transports intérieurs, a sur ces derniers une influence qui ne peut être ignorée.

D'autre part, les législations communautaires, qui portent non seulement sur les transports entre pays membres mais aussi sur les transports intérieurs de chaque état membre, priment le droit national. Il est donc nécessaire que le cadre législatif intérieur des transports tienne compte des règles des communautés européennes et reste compatible avec elles.

2 - L'organisation proposée pour le système de transport des personnes est présentée comme différente selon les modes de transport, alors que ceux-ci se situent souvent sur le même marché. Ainsi il est prévu que la tutelle des transports routiers de toute nature (sauf urbains) sera assurée par les départements. Il y a là un risque grave de voir échapper à une conception nationale les services routiers intervilles assurés sur autoroutes ou voies rapides. Les risques très sérieux de concurrence anarchique envers les transports ferroviaires à tarifs péréqués, exigent que l'organisation des transports routiers sur autoroutes et voies rapides relève du niveau national.

3 - Dans le cadre de la concurrence maîtrisée, en trafic marchandises, la détermination des prix évoquée par le document fait référence seulement aux coûts sans d'ailleurs préciser la définition de ceux-ci. Elle ne fait pas intervenir la situation du marché tant des transports que des marchandises transportés, qui constitue pourtant de jure (réglementation communautaire) et de facto un élément essentiel de formation du prix de transport.

4 - Très sommaire sur la voie d'eau, le document ignore le transport maritime. Or le cabotage national intervient dans le marché des transports intérieurs. D'autre part, les ports maritimes et fluviaux constituent des origines de flux important de transports intérieurs et l'organisation technico-commerciale des ruptures de charges qui y sont réalisées a une influence sensible sur les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre.

5 - Le document n'évoque pas le transport par conduite qui représente une part notable du trafic intérieur de produits liquides et de ce fait intervient sur l'activité des autres modes de transport et donc sur le niveau des prix qu'ils peuvent pratiquer.

Sans vouloir entrer dans le détail rédactionnel de l'avis proposé par le CST et sous réserve des remarques générales reprises ci-dessus, la SNCF confirme son accord sur cet avis.

UNION DES OFFICES DES TRANSPORTS ET DES PTT

084/6/82

Paris, le 2 Juin 1982

OBJET : Réflexions sur les propositions du Ministère des Transports, en date du 23 Avril 1982, relatives à l'élaboration d'un projet de loi d'orientation sur les Transports Intérieurs.

Les propositions en vue de l'élaboration d'un projet de loi d'orientation sur les transports intérieurs apparaissent cohérentes, elles s'articulent autour du droit au transport, du libre choix de l'utilisateur, des exigences de l'aménagement du territoire, eux-mêmes étayés par l'affirmation d'un service public des transports.

La réglementation actuelle est complexe et parfois disparate en raison des dispositions d'inspirations diverses prises à partir d'une réglementation ancienne correspondant à des situations plus ou moins dépassées.

C'est pourquoi l'Union des Offices des Transports et des P.T.T. et les Compagnies Consulaires adhérentes ont été amenées à conduire leurs propres réflexions sur les orientations possibles de la politique des transports.

A partir de cette étude, les propositions du Ministère des Transports appellent de notre part un certain nombre de réflexions, tant pour les transports de marchandises que pour les voyageurs, sans omettre le secteur des structures et de l'infrastructure.

1 - ORGANISATION ET STRUCTURES

La loi ne peut régler dans le détail les problèmes soulevés par la multiplication et la diversité des structures actuelles, notamment dans le transport routier. Ce devrait être le domaine des textes d'application. Toutefois, il paraîtrait judicieux que soient précisés au niveau législatif les principes à retenir.

- L'extension de la notion de service public à l'ensemble des moyens de transport, marchandises comme voyageurs, est la conséquence logique de l'affirmation du droit au transport.

Il s'agit néanmoins de préciser qualitativement le service public en distinguant ce qui est du ressort de l'Etat et ce qui est la satisfaction d'un besoin public, réservent leur part d'exécution aux moyens des entreprises privées.

Mais cet élargissement du service public ne doit pas se traduire par une intervention plus grande des pouvoirs publics dans l'organisation du marché des transports, ni entraîner un recours plus important sur le plan financier aux contribuables et aux entreprises.

- La liberté de choix de l'usager est confirmée. Les usagers y sont particulièrement attachés et souhaitent que ce principe soit très sérieusement réaffirmé dans la loi. En particulier ils estiment que cette liberté de choix ne doit pas être limitée dans ses effets par des interventions publiques en matière de concurrence "maîtrisée", de tarification, de réglementation, voire même d'infrastructure.

Structures

La réforme des organisations actuelles nous paraît justifiée. Elle devrait se faire sous le triple aspect de la simplification de l'élargissement de la concertation et des compétences et de la décentralisation.

Si l'association de la profession et de l'Etat dans la préparation et la définition de ses propres règles de fonctionnement est à maintenir, elle a donné lieu à la création de multiples comités et groupements dont il conviendrait de limiter la dispersion.

Mais surtout nous estimons que ces instances devraient être largement ouvertes à la concertation des usagers représentés notamment par les Offices des Transports, les C.C.I. et les C.A. L'Union des Offices des Transports et des P.T.T. souhaiterait que cette concertation soit clairement précisée.

De même l'élargissement des compétences du Conseil Supérieur des Transports, notamment au domaine de la concurrence intermodale comme à celui de la concurrence internationale, nous paraît de nature à éviter des conséquences économiques fâcheuses pour le pavillon français.

S'agissant de la présidence de cet organisme, il n'apparaît pas souhaitable de la confier à une personnalité politique, ce qui entraînerait une subordination du Conseil au Ministère et risquerait de lui retirer l'intérêt de son expression autonome.

Ces mesures entraîneront des modifications dans les attributions et la composition du C.S.T., mais il ne nous semble pas que cela justifie le changement d'appellation au Conseil National des Transports, ce qualificatif risquant de sous-entendre une subordination régionale et départementale qui nous paraît contraire à la décentralisation.

Quant à cette décentralisation, elle devrait se concrétiser par la remise à niveau des C.T.O.T. sous la forme de comités départementaux et régionaux, comprenant un groupe marchandises et un groupe voyageurs associant eux aussi largement les usagers par le biais des Offices des Transports et des C.C.I. et C.A. qu'ils représentent.

En tout état de cause, ces organismes devraient être étroitement associés, tant à la préparation des schémas départementaux et régionaux de transport, qu'à la programmation de la part des infrastructures des divers modes revenant aux régions et départements.

La connaissance par les Offices des Transports et des P.T.T., les C.C.I. et les C.A., des réalités économiques de leurs circonscriptions nous paraît devoir conduire à une meilleure prise en compte des centres d'activité et des pôles démographiques, à une meilleure exploitation des divers modes de transport et à éviter des concurrences intermodales coûteuses pour la collectivité.

A ce propos, une étroite concertation entre les Conseils Généraux Régionaux d'une part, et les représentants des usagers économiques au sein des Comité Régionaux et Départementaux de transport devrait être retenue, tant pour les transports de marchandises que pour ceux de voyageurs.

Organismes spécialisés

S'agissant des organismes spécialisés dans le domaine de la tarification comme dans celui de la répartition du fret (C.N.R. et B.R.F.) quelques observations générales peuvent être soulignées.

Une concertation avec les usagers, Offices des Transports, C.C.I. et C.A. en matière de tarification devrait permettre une meilleure prise en compte des impératifs économiques des deux partis au contrat de transport, sans pour autant que ces usagers soient associés à la gestion d'organismes tel le C.N.R. Cette association pourrait être de nature à améliorer le climat entre utilisateurs et transporteurs, comme c'est le cas dans certains pays voisins.

Au niveau des B.R.F., il s'agirait de rétablir l'association des C.C.I. telle que prévue dans le décret n° 65-655 du 28/7/65 très inégalement appliquées. Elles pourraient ainsi faire connaître aux B.R.F. les observations éventuelles des usagers.

Quant au contrôle délégué par l'Administration au C.N.R., en matière d'application des tarifs, la question de son maintien dans les formes actuelles repose la dualité juge et partie. Un contrôle par les pouvoirs publics pourrait sans doute mieux écarter la pratique de concurrence tarifaire déloyale sous réserve qu'il soit exercé avec efficacité.

2 - TRANSPORTS DE MARCHANDISES

Réaffirmant à nouveau son attachement à la liberté de choix de l'utilisateur, et en insistant pour qu'elle ne soit pas remise en cause par des décisions publiques, l'Union des Offices des Transports et des P.T.T. comme les Compagnies Consulaires adhérentes estiment nécessaire un effort de recherche d'une meilleure exploitation de la complémentarité des moyens dans le respect de la nécessaire concurrence.

Concurrence

Elle passe nécessairement par la vérité des prix. Ceci implique la prise en compte des coûts directs et indirects des divers modes.

Il s'agit notamment d'inclure dans les coûts d'exploitation ceux liés à l'entretien et à l'usage des infrastructures, à l'ensemble des coûts sociaux étant entendue leur harmonisation entre les divers modes, ainsi que ceux supportés par les usagers et les tiers, accidents, nuisances, pollution...

Il est évident que certains de ces nouveaux critères restent difficiles à quantifier, l'essentiel nous paraît d'appliquer à chaque mode des normes analogues en vue de ne pas défavoriser, par des conditions relativement subjectives, un mode par rapport à un autre.

Bien entendu, la prise en compte de ces nouveaux critères de choix et de gestion devrait également assurer la juste rémunération du transporteur. Cette notion retenue dans les propositions du Ministre ne soulève aucune observation au niveau des principes. Il conviendra cependant de veiller à ce que son application n'entraîne pas des coûts démesurés, risquant de déséquilibrer les marchés intérieurs et surtout extérieurs.

Il y a lieu également de s'assurer que la concurrence n'aboutisse pas à des surinvestissements publics, des gaspillages d'énergie et en définitive à des surcoûts pour la collectivité.

A ce propos, une meilleure exploitation de la complémentarité des modes est à rechercher.

Zones de convergence

A cet effet, l'existence de zones de convergence en des lieux judicieusement choisis, en liaison avec les usagers économiques et équipés de moyens de transbordement limitant les inconvénients des ruptures de charge, est de nature à faciliter les échanges intermodaux. A condition d'être programmée et englobée dès le départ dans la chaîne de transport, la rupture de charge n'est plus nécessairement un élément perturbateur entraînant des frais et délais supplémentaires, mais permettant une exploitation optimisée des qualités de service et de coût propres à chaque mode. Elle peut même, dans bien des cas, se révéler bénéfique au niveau de la régulation des acheminements, de la distribution et de la redistribution, sous réserve que ces zones soient équipées, non seulement de moyens de transbordement, mais aussi de stockage et éventuellement de reconditionnement des marchandises, de véhicules, de conteneurs.

Beaucoup de ces zones de convergence sont déjà confiées aux C.C.I. (ports fluviaux, centres routiers, aéroports, ...) et l'extension d'une telle responsabilité dans les textes réglementaires serait de nature à constituer, tant pour les transporteurs des divers modes que pour les chargeurs, une garantie d'usage efficient des divers modes de transport en dehors de toute contrainte extérieure à l'entreprise.

Dans le même esprit, un effort de promotion du transport combiné rail-route, ainsi que voie d'eau-route et voie d'eau-voie ferrée devrait être retenu, laissant aux textes d'application la définition des moyens pour y parvenir.

Modalités d'exploitation

Une observation particulière mérite d'être faite au sujet du "tractionnariat"

Il convient d'assainir un phénomène qui fausse le jeu de la concurrence et entraîne des pratiques qui s'affranchissent trop souvent de la législation sociale que d'autres modes ne sauraient transgresser. A ce propos la distinction doit être faite entre la sous-traitance nécessaire à la satisfaction des pointes de fret et le tractionnariat qui prend un caractère quasi-permanent, tout en définissant les responsabilités respectives du traitant et du sous-traitant vis à vis du chargeur.

Capacités de transport

Si le système actuel de contingentement a donné naissance à de véritables rentes de situation, l'attribution envisagée d'autorisations à durée déterminée n'est pas exempte d'inconvénients.

Il s'agit d'abord d'éviter la spoliation des entreprises. Il s'agit ensuite pour les pouvoirs publics de contrôler les entreprises. Une solution pourrait être le renouvellement conditionnel de l'autorisation, sous réserve que l'entreprise bénéficiaire ait démontré sa fiabilité, tant dans le domaine opérationnel que dans celui de l'application de la réglementation.

Il s'agit enfin d'offrir aux chargeurs une certaine continuité du prestataire de transport.

Il conviendrait donc, si la proposition de délivrance d'autorisation à durée déterminée est maintenue, qu'à un échelon judicieusement choisi, par exemple régional, le Comité des licences formule dans un délai suffisant, un ou deux ans avant, des observations éventuelles sur le renouvellement des licences, dont l'inobservation par l'entreprise en cause entraînerait la suppression des dites licences.

De même, les conditions d'accès à la profession sont liées à ce problème du contingentement. Il convient de rechercher le moyen d'exclure les déficients, mais non les plus modestes.

Modalités particulières d'exploitation

Le recours au compte propre répond à une nécessité de l'entreprise. Il ne saurait être question de le restreindre par des méthodes étrangères à l'intérêt économique. Toutefois, il convient de placer l'exécution du compte propre dans les mêmes conditions réglementaires et sociales que le transport public correspondant, notamment en zone longue. La liberté de choix passe également par l'égalisation des conditions d'exécution. En outre des mesures sont à prendre pour éviter l'exécution du transport public sous couvert du compte propre, en particulier à l'occasion du trafic retour.

La location quant à elle répond à un besoin, son expansion le confirme.

Il s'agit de distinguer le locataire-transporteur de l'entreprise-locataire pour un besoin propre. L'essentiel est de remédier à la possibilité d'exécution de transport public hors réglementation sous couvert de la location.

Une réglementation particulière dans ce sens est à envisager dans les textes d'application.

Sensibilisation des chargeurs

Parallèlement aux efforts de restructuration des modes d'exploitation demandés aux transporteurs, il convient de sensibiliser les chargeurs aux conditions d'exécution du transport routier. Leur responsabilité passe par une meilleure prise en compte des délais d'acheminement et des conditions de chargement et de déchargement.

Le recours au transport routier exceptionnellement autorisé le dimanche, notamment pour les denrées périssables doit-il continuer à être étendu à bon nombre d'expéditions de matériel et produits divers, alors qu'une meilleure planification, tant de l'approvisionnement que de la distribution, permettrait d'éviter une exécution en cours de fin de semaine.

Il semble à cet égard que le transport international devrait être plus efficacement contrôlé au cours des mêmes périodes.

Tarifification

Il a déjà été dit que la concurrence loyale passait par la vérité des prix en y incluant les divers coûts directs et indirects. De même cette tarification doit offrir au transporteur une juste rémunération.

Le problème du champ d'application de la T.R.O. mérite cependant quelques réflexions.

Son maintien, ou au minimum celui d'une tarification de référence, nous paraît offrir une garantie, non seulement pour les petits transporteurs mal organisés dans leur gestion, mais aussi pour les petits chargeurs offrant un fret limité et implantés dans des zones isolées ou de montagne et ne pouvant bénéficier du jeu de la concurrence.

Ce maintien et son extension selon les marchandises, comme c'est le cas dans des pays voisins, permettrait d'éviter la désertification de certaines régions défavorisées et participerait à l'aménagement équilibré du territoire.

Parler de pression abusive des chargeurs sur les transporteurs est assurément excessif au niveau des P.M.E. qui globalement représentent néanmoins un volume de fret significatif. Encore faudrait-il que cette tarification soit réellement appliquée, ce qui repose le problème du contrôle tarifaire déjà évoqué.

Dans le même esprit, il s'agit d'éviter les concurrences tarifaires intermodales entraînant le sous-emploi d'un mode de transport par la pratique de sous-tarifification, parfois compensée par des subventions dont la charge, incombant à la collectivité, devrait être prise en compte.

L'assainissement de la concurrence comme la liberté de choix des usagers passe par la transparence des prix. Encore reste-t-il souhaitable que la fixation des tarifs fasse l'objet d'une concertation entre les organismes qualifiés des transports et les différentes organisations de chargeurs, sans exclure ceux qui n'offrent qu'un fret limité.

Conditions de Travail

Sans méconnaître la spécificité du transport routier qui justifie des adaptations particulières ponctuelles pour préserver ses qualités de souplesse, il convient globalement d'harmoniser les durées de travail des divers modes.

Une telle harmonisation ne peut se faire que progressivement. Son impact sur le transport routier en transformera les modalités d'exécution et singulièrement les coûts de revient. Une augmentation trop brutale est susceptible d'entraîner des défaillances d'entreprises génératrices de pertes d'emplois.

Parallèlement le chargeur sera conduit à rechercher à limiter, en amont comme en aval, le coût du facteur transport grâce à une meilleure programmation logistique entraînant des gains de productivité (réduction des temps d'attente, de chargement et de déchargement, optimisation de l'emploi des capacités offertes, ...).

3 - TRANSPORTS DE VOYAGEURS

Transports urbains

Les Offices des Transports comme les C.C.I. et les C.A. sont favorables au développement des transports collectifs urbains, en raison notamment de leur impact positif sur l'activité économique des centres villes et sur la maîtrise de l'énergie.

Considérant que les entreprises qu'elles représentent participent au financement des transports urbains par le versement transport, les C.C.I. comme les Offices des Transports souhaitent être associés à l'organisation de ces transports.

Ils estiment d'autre part que toute augmentation de ce versement, au-delà du maximum actuellement retenu, pourrait avoir des conséquences très dommageables pour la compétitivité des entreprises.

Transports interurbains

Les Offices et les C.C.I. souhaitent une généralisation de leur association aux travaux de préparation et de mise en oeuvre des schémas départementaux et régionaux de transport, en raison de leur connaissance des réalités économiques. L'exploitation rationnelle des divers modes, compte tenu des centres d'activité et des pôles démographiques est de nature à valoriser les moyens de transports collectifs, et à éviter des concurrences intermodales coûteuses pour la collectivité.

Bien entendu, il serait indispensable d'y associer les Chambres d'Agriculture, notamment dans les départements où les écarts sont mal desservis.

4 - INFRASTRUCTURE

La bonne exécution de ces transports, tant marchandises que voyageurs, repose également sur l'existence pour chaque mode d'une infrastructure adaptée.

La programmation d'une partie de ces infrastructures sera du ressort des régions et des départements.

En raison de leur connaissance des besoins des entreprises, les Offices, les C.C.I. et les C.A. souhaitent être associés aux travaux d'étude de cette programmation retenue par les conseils régionaux et les conseils généraux, tant pour les infrastructures routières que pour la voie ferrée et la voie navigable.

Cette concertation nous semble devoir contribuer à une meilleure prise en compte des impératifs économiques de l'aménagement du territoire.

Une mention particulière doit être faite pour les transports exceptionnels. L'étude des flux types permettrait de dresser une carte des itinéraires à aménager en priorité.

5 - S.N.C.F.

Le statut de la S.N.C.F. qui doit être renouvelé à la fin de cette année mérite quelques observations.

Le nouveau démarrage de la Société Nationale sur des bases financières saines, singulièrement au niveau de la capitalisation, est à rechercher.

S'appuyant sur son caractère de service public, il s'agit de mieux répondre aux besoins des usagers, notamment en direction des trafics diffus engendrés par les petites et moyennes entreprises. A cet effet la concertation avec les représentations d'usagers, Offices, C.C.I. et C.A., est à envisager.

Son dynamisme commercial, lié à la vérité des prix et à une harmonisation des conditions sociales au niveau intermodal, devrait entraîner une amélioration de la gestion interne de l'entreprise et favoriser son renouveau.

En tout état de cause, les usagers souhaitent bien entendu le maintien de la liberté tarifaire de la Société Nationale en matière de transport de marchandises, tout en respectant le coût réel économique et social comme pour les autres modes de transport. Ils souhaitent également le maintien et le développement de la concertation avec les usagers, notamment dans le domaine des embranchements particuliers (conditions d'établissement et de tarification) rappelant que les bénéficiaires de ces installations offrent à la voie ferrée près de 80 % de ses transports de marchandises. Il en est de même pour le maintien des possibilités de discussion entre chargeurs et la S.N.C.F. des tarifs préférentiels sur certaines relations.

Cette concertation actuellement pratiquement limitée aux fédérations syndicales professionnelles devrait être étendue aux Offices, aux C.C.I. et aux C.A., notamment dans le cadre de la décentralisation régionale prévue.

17 juin 1982

PROPOSITIONS DE L'UTP POUR UNE NOUVELLE POLITIQUE DES TRANSPORTS

Le marché du transport de voyageurs est d'une manière générale couvert par deux types d'activités.

* Les activités privées qui ne subissent aucune sujétion de service public.

* Les activités de service public qui sont soumises à des obligations de droit public.

Mais ces dernières années, on a pu constater que les Pouvoirs Publics n'étaient pas indifférents à l'exécution des services rendus au public par l'industrie des Transports et que de plus en plus ils entendaient intervenir dans l'organisation des transports (schémas régionaux et départementaux notamment).

Les entreprises de transport doivent être en effet organisées pour satisfaire au mieux les besoins Collectifs de déplacement des personnes.

* Elles doivent assurer le service de transport de façon régulière et suffisante et pour tous.

* Cette obligation peut être modifiée par l'autorité concédante afin de tenir compte de l'intérêt public, mais sous certaines conditions.

Cette possibilité de modification ne peut être inspirée que par l'intérêt général du service.

- Elle ne peut en aucun cas avoir des répercussions sur l'équilibre financier de l'entreprise ou doit dans ce cas s'accompagner d'une adaptation du contrat entre l'entreprise de transport et l'autorité concédante.

Les entreprises doivent offrir leurs services dans des conditions identiques à l'égard de tous les usagers.

★

Si la notion de Service Public s'applique sans aucune ambiguïté possible aux entreprises de transport, cela ne signifie nullement que les entreprises échappent à la loi commerciale.

En effet, si la profession du transport est une profession réglementée, il n'en demeure pas moins que l'organisation de l'entreprise de transport reste soumise au droit privé. Il semble donc nécessaire d'affirmer le caractère industriel et commercial du service public de transport.

Ce service public doit être organisé dans un souci de complémentarité des différents modes de transport et surtout de façon à répondre pleinement aux besoins économiques et sociaux de chacun. Aussi, son niveau d'organisation doit-il être le plus proche des usagers.

LES DIFFERENTS NIVEAUX D'INTERVENTION

I - SUR LES COMPETENCES

* L'Etat doit, dans le cadre du développement économique intervenir dans l'organisation des dessertes nationales et jouer un rôle d'harmonisation et de coordination dans le cadre des liaisons interrégionales.

* La région

Ces dernières années, on a pu constater une évolution certaine des activités économiques des régions qui s'est traduit dans la réalité du transport : l'importance des liaisons de Ville à Ville est de plus en plus grande. Aussi, la région doit pour pouvoir pleinement assurer la mission de développement économique et social avoir la maîtrise de l'organisation des transports à l'échelon régional et notamment les liaisons interdépartementales.

* Le département semble être le niveau le plus adapté car le plus proche des besoins des usagers pour organiser l'ensemble des déplacements à l'intérieur du département. Cette maîtrise peut porter sur l'ensemble des transports organisés à horaire fixe, ainsi : les transports scolaires, les transports réguliers, les transports de personnels et les services affrétés SNCF.

Une trop grande spécialisation du transport doit être évitée. En effet, on a pu constater ces dernières années les effets négatifs de cette spécialisation qui dans certains cas a abouti à un déséquilibre financier de certaines lignes régulières.

★

Dans les zones à faible densité, on peut envisager la mise en place de nouveaux systèmes de transport avec la participation des taxis. L'exploitation de ces dessertes devrait déboucher sur l'établissement de contrats.

* La commune ou les groupements de communes doit être l'autorité organisatrice en matière de transport urbain. Mais il semble nécessaire de revoir les pouvoirs de l'autorité unique.

Le partage de pouvoir entre l'autorité organisatrice et les communes est un frein pour la définition d'une réelle politique des déplacements. On pourrait envisager la nécessité d'une autorité politique unique prenant en charge pour toute l'agglomération les problèmes de déplacement. Cette autorité devrait être consultée sur tous les problèmes d'urbanisme.

★

Chaque autorité organisatrice (Etat, région, département, commune) est habilitée à passer toute convention avec les entreprises chargées de l'exécution du service public.

Toute entreprise a droit au maintien de son activité.

II - SUR LES PROCEDURES

A chaque niveau d'intervention doit être instituée une structure de concertation entre les différentes parties prenantes au transport : les représentants des entreprises de transport, les élus, les représentants de l'administration, les salariés et les autres parties intéressées.

La composition de cette structure doit être équilibrée.

Au niveau national :

Un comité national, tous modes de transports confondus : organisme de consultation pour l'établissement de toutes les liaisons d'intérêt national et de conciliation en cas de litiges soulevés par la complémentarité des divers modes de transports ou l'organisation des liaisons interrégions, interdépartements.

Mais il serait également souhaitable de créer un sous-comité national par spécialité ; ainsi un sous-comité des transports de voyageurs, un sous-comité des transports de marchandises. Ces sous-comités auraient l'avantage compte tenu de leur spécialité d'aborder plus concrètement les différents problèmes posés.

Ces sous-comités doivent se retrouver à chaque niveau d'intervention.

A l'échelon régional :

Un comité régional chargé d'élaborer un plan de déplacements régionaux après consultation des différents conseils généraux.

A l'échelon départemental :

Un comité départemental chargé d'élaborer un plan de déplacements départementaux.

Ce plan doit être soumis à l'organe délibérant du département.

Le comité devra également veiller à l'interface des transports urbains et des transports interurbains. D'une manière générale les questions de frontière entre les services urbains et interurbains peuvent être résolues par voie de conventions entre le département et les agglomérations ou communes.

A l'échelon communal ou intercommunal

Il serait souhaitable de créer un organisme de concertation chargé d'étudier le recensement de tous les besoins et surtout ayant vocation de recevoir les demandes des Associations de personnes à mobilité réduite. En effet, sur ce point particulier on peut regretter l'absence d'une instance de concertation, voire même d'information puisque bon nombre de personnes handicapées ignorent l'existence de l'organisation de services spéciaux dans leurs villes.

A la suite du recensement de ces besoins, un plan des déplacements urbains doit être élaboré et doit être approuvé par l'organe délibérant de la commune ou de l'établissement public compétent pour les transports.

Tous les plans de déplacements doivent être élaborés en tenant compte du financement.

III - SUR LE FINANCEMENT

Pour atteindre les différents objectifs : l'exercice effectif du droit au transport pour tous les usagers et une meilleure qualité de service, il est nécessaire que chaque autorité organisatrice ait les moyens de réaliser sa politique. Ces moyens doivent passer par un accroissement des recettes directes et par l'instauration de ressources spécifiques et affectées aux transports interurbains et aux transports urbains.

Les recettes directes :

Une politique de juste prix doit être pratiquée.

Chaque autorité organisatrice devrait définir une norme de participation des usagers pour la couverture des dépenses d'exploitation.

De plus, les compensations des réductions tarifaires consenties aux usagers et qui résultent de la politique sociale des collectivités locales doivent être prises sur le budget social des autorités organisatrices.

De plus, il est souhaitable de tendre à une égalité de traitement entre usagers des différents modes de transports. Il faut donc s'orienter vers une harmonisation des réductions tarifaires consenties aux usagers dans le domaine du transport urbain, comme dans le domaine du transport interurbain.

Les recettes indirectes :

- L'Etat -

Sur le plan national, le transport public est une réponse à l'affirmation du principe du droit au transport de chaque individu et apparaît par l'intermédiaire des économies d'énergie un moyen de participer à la politique d'indépendance de l'Etat.

L'Etat doit donc aller au-delà de son intervention actuelle pour financer les transports collectifs et jouer un rôle d'incitation. Il doit accentuer son aide par la réalisation d'investissements en infrastructures et matériel du type métro, tramway et trolleybus.

.../...

- La région -

La région doit recevoir des ressources spécifiques en réponse à l'élaboration d'une politique régionale de transport.

- Le Département -

Le département doit avoir les moyens financiers de mettre en oeuvre la politique définie à l'échelon départemental.

Cette source de financement pourrait être assurée par une affectation au département d'une partie de la taxe intérieure sur les produits pétroliers qui s'ajouterait dans le cadre de la décentralisation au transfert des ressources de l'Etat vers le département et relatif aux transports scolaires.

- La commune ou l'établissement public intercommunal -

Il semble souhaitable d'envisager une contribution directe ou indirecte des agents économiques bénéficiaires du transport.

Outre le versement de transport, on peut envisager la participation des agents économiques dans le cadre de la réforme de la fiscalité locale.

IV - LA POLITIQUE SOCIALE DANS LES TRANSPORTS

Les entreprises de transport en raison de la mission de service public qui leur incombe à la différence des entreprises relevant d'autres secteurs industriels et commerciaux ont l'obligation de mettre en place des moyens suffisants pour répondre immédiatement à la satisfaction de la demande des usagers.

Cette demande s'étend sur une amplitude horaire supérieure à celle que l'on rencontre dans les autres secteurs classiques d'activité économique. L'importance de cette amplitude s'impose en raison même de la nature de service public du transport et ce d'une manière constante.

Cette demande varie pour la plupart du temps avec des pointes du matin, du midi et du soir liées aux déplacements domicile-travail ayant lieu dans une même plage horaire et nécessitant la mise en place de moyens appropriés.

Aussi, ces besoins spécifiques débouchent sur des contraintes particulières d'exploitation qui justifient une réglementation spéciale dérogatoire au droit commun.

Un droit social aménagé doit donc subsister dans les transports.

- 6 -

Chaque entreprise, compte tenu de sa mission de service public doit respecter la législation sociale et doit ainsi respecter les règles de saine concurrence.

V - LE TRANSPORT : UN SECTEUR EN PLEINE EVOLUTION

- Le transport plus que toute autre activité participe au développement économique et social du pays et contribue à la réalisation des grands objectifs nationaux (économie d'énergie) : aussi doit-il être pris en considération.

L'affirmation du principe de la priorité des transports collectifs doit se concrétiser :

- au niveau des investissements,
- au niveau d'un nouveau partage de la voirie
- au niveau d'un nouvel arbitrage au sein des budgets communaux.

L'affirmation du principe de la priorité des transports collectifs doit s'accompagner d'une action sur l'opinion publique.

L'Etat doit assurer cette promotion avec le concours des organismes professionnels représentant les entreprises de transport et les autorités organisatrices.

- Un investissement intellectuel nécessaire.

Contrairement à une idée généralement admise, les transports collectifs exigent d'importants investissements intellectuels.

L'état de développement des transports urbains est dû en partie à une volonté affirmée des collectivités locales, aux possibilités de financement, mais aussi aux différentes études qui ont été faites et qui ont démontré la nécessité du transport collectif.

L'axe essentiel à développer est donc la concertation entre les différents intervenants dans le domaine des transports et dont les moyens sont complémentaires.

Une procédure de concertation doit donc être recherchée avec la participation de l'Etat, des organismes professionnels représentant les entreprises de transport, des autorités organisatrices et des organismes d'études.

Cette concertation aurait notamment pour objet d'inventorier les études nécessaires au développement et à la promotion des Transports Collectifs.

★

Ainsi il nous semble que la définition d'une nouvelle politique des transports doit se baser :

- sur une politique globale de déplacements,
- sur un mode de financement approprié,
- sur une politique sociale aménagée,
- sur l'affirmation du principe de la priorité des transports collectifs,
- sur un investissement intellectuel tenant compte de l'apport des professionnels.

Union Interfédérale des Transports

19 rue Pierre Semard 75009 Paris - tel. 878.58.54

Dans la partie de notre contribution traitant du service public, nous présenterons un tableau complet de ce que nous avançons pour le transport des personnels. Nous nous attacherons dans un premier temps à examiner le système des transports marchandises. Celui-ci est au centre de 3 logiques économiques différentes et contradictoires.

- Pour les utilisateurs, chargeurs ou destinataires le transport est perçu selon les produits, soit comme une processus annexe de plus en plus intégré au processus de production lui-même soit comme un élément médiateur et régulateur du processus de distribution.

Dans tous les cas son coût est englobé dans les frais de réalisation du capital qu'il s'agit de minimiser soit en pesant directement sur le coût de transport, soit en organisant le transport de façon à réduire au maximum l'ensemble des coûts liés à la circulation du capital. C'est cette dernière pratique qui fait l'objet d'une science ou d'un art nouveau dans le domaine économique : la logistique industrielle. Nous reviendrons sur cet aspect important par la suite.

- Pour les transporteurs il s'agit bien sûr de leur outil de travail. Ils doivent le défendre dans un cadre concurrentiel, à la fois au niveau de la répartition entre compte propre et compte d'autrui et au niveau de la rémunération de leur prestation.

- Pour les fournisseurs, il s'agit d'un marché très important, tant intérieur qu'extérieur où les commandes publiques directes ou indirectes pèsent d'un poids considérable. Il s'agit d'un des lieux importants du fonctionnement du capitalisme monopoliste d'état.

Cette présentation relève bien évidemment d'une simplification abusive de la réalité. Les grandes catégories dénommées utilisateurs, transporteurs et fournisseurs ne sont pas homogènes ni du point de vue de leur statut juridique (entreprises nationalisées ou privées) ni du point de vue de leur poids économique. Par ailleurs nous laissons momentanément de côté des professions déterminantes comme celles des auxiliaires et nous ne faisons apparaître le rôle de l'Etat qu'à travers les commandes publiques. Toutefois, les rapports économiques qui s'établissent entre ces trois catégories permettent d'expliquer fondamentalement un certain nombre d'aspects structurels de la réalité du système de transport :

.. Dans le rapport qui s'établit globalement entre utilisateurs et transporteurs, les utilisateurs constituent le pôle déterminant. Le capital transport du moins celui qui a une existence autonome au sein du transport pour compte d'autrui est un capital en majorité dévalorisé, soit sous la forme de capital public, SNCF par exemple, soit sous la forme de petit capital privé (petites entreprises ou artisanat routier et batelier). C'est ce rapport de domination qui est à la source de la sous-tarification.

- Ce rapport de domination peut s'exprimer de façon directe entre l'utilisateur et le transporteur. Il peut aussi s'exprimer de façon indirecte par l'intervention d'auxiliaires commissionnaires de transport qui sont souvent d'ailleurs eux-mêmes des transporteurs.

C'est à dire que ce rapport de domination entre utilisateurs et transporteurs se reproduit en cascade en induisant une hiérarchie au sein même du groupe des transporteurs : c'est la sous-traitance, l'affrètement et sa caricature extrême le tractionnariat et leur corollaire la rente du commissionnaire qui constitue une ponction de la valeur ajoutée, nettement supérieure au coût de sa prestation.

- Ce rapport de domination fondamental et la cascade qu'il détermine sont constitutifs de la structure professionnelle du transport routier public et des conditions sociales dans lesquelles il s'effectue. En effet, les conditions économiques difficiles, parfois très défavorables de l'acquisition du frêt induisent un mode fondamental de recherche de la valeur ajoutée par une longue durée du travail.

Par ailleurs, la position dominante des utilisateurs se traduit par une tension des temps affectés aux différents travaux et à un report d'une partie des durées de conduite à des moments normalement consacrés au repos : ce sont ceux précisément où les opérations de chargement et de livraison ne peuvent s'effectuer du fait du rythme temporel normal des utilisateurs.

Ainsi, en bout de chaîne c'est le chauffeur routier qui paie l'essentiel de la facture : il est en quelque sorte écartelé entre la logique du patron client et celle du patron transporteur.

On est ainsi amené à constater deux données importantes :

- . l'accès à des conditions sociales normales dans le transport routier, en particulier pour les conducteurs grands routiers, est largement lié à une modification des rapports économiques tant vis à vis des utilisateurs qu'au sein de la profession elle-même.

- . cette modification n'est pas facile à entreprendre : le système actuel a une forte cohérence car les relations de dépendance qu'il recèle, si elles sont des facteurs d'opposition sont simultanément des bases de solidarité : toute l'expérience historique des luttes patronales le montre. L'utilisation tactique des divergences d'intérêt entre les uns et les autres peut être efficace pour gagner du temps ou pour contenir des réactions mais elle a des limites évidentes. Elle ne peut en aucun cas être l'axe privilégié d'une transformation du secteur.

Pour la CGT des avancées significative dans ce domaine ne sont possible que sur la base de mesures réglementaires et surtout économique et par la lutte des travailleurs.

C'est pourquoi nous avons avancé ou soutenu, lors de l'audition à la commission Kahn et dans le cadre de la concertation en cours, les propositions suivantes :

- . extension de la tarification routière obligatoire à toutes les catégories et relèvement substantiel de son niveau.
- . organisation progressive de la transparence du marché des transports par un accroissement du rôle et des moyens des bureaux régionaux de frêt. Il s'agit pour nous de mettre en place un véritable service public de propositions du frêt traitant un volume beaucoup plus important qu'actuellement dans des conditions économiques contrôlées et disposant, au moins à posteriori, d'une connaissance exhaustive du marché local des transports. Une telle organisation nécessite des moyens adaptés notamment de traitement informatique local et un réseau télématique maillé sur tout le territoire. La gestion de ce service public devrait être assurée de façon tripartite : transporteurs privés, commissionnaires et groupe SNCF, sous l'égide d'une autorité émanant du comité régional des transports marchandises tel qu'il est proposé de le créer par la loi d'orientation.
- . limitation du volume de la sous-traitance qui devra apparaître de façon claire et explicite dans la comptabilité des entreprises.

- . réglementation stricte du compte propre et de la location.
- . coresponsabilité des utilisateurs et des donneurs d'ordre vis à vis des conditions sociales d'exécution d'un transport.
- . mesures incitatives au groupement d'entreprises sous forme coopérative par exemple, permettant une maîtrise suffisante des conditions d'accès au marché et la possibilité d'une organisation de l'exécution du transport favorisant des conditions sociales normales.

Aucune de ces mesures en elle-même n'est décisive. Ce qu'il convient d'obtenir c'est que dans leur ensemble elles facilitent, en le rendant possible et efficace sur le plan économique la conquête par les travailleurs, d'un nouveau mode de développement de la branche routière qui ait pour base le progrès social. Nous y reviendrons au sujet de la productivité.

Après nous être arrêtés sur le rapport entre utilisateurs et transporteurs, nous voudrions revenir sur les fournisseurs, tous ceux pour lesquels le système de transport constitue un débouché. Il s'agit de quelque chose d'énorme, relativement mal connu par la statistique mais qui doit tourner autour de 8% de la formation brute de capital fixe et de 35% de l'utilisation des produits pétroliers. Sur cette question, la CGT reprend tout à fait à son compte le paragraphe des propositions pour le projet de loi. Pour reprendre un terme à la mode en ce moment et qui donne lieu à des spéculations qu'il nous faut impérativement dénoncer il s'agit dans ce domaine de faire preuve d'une grande rigueur pour :

- . éliminer les surcapacités et les surinvestissements et imputer les charges d'infrastructures aux bénéficiaires réels du système de transport.
- . mettre l'économie de matière, d'énergie et d'espace et la recherche de la sécurité comme critères déterminants.
- . mettre en place une planification démocratique rigoureuse s'appuyant sur une large décentralisation.
- . rechercher et favoriser des débouchés créateurs d'emplois pour l'industrie française.

Dans ce domaine il faut aussi, sinon mettre un terme, du moins relâcher la dépendance des entreprises de transport vis à vis d'une partie de leurs fournisseurs. Il se pratique à ce niveau des prix de monopole et on y décèle des tendances inflationnistes dangereuses pour l'économie en général, pour les entreprises de transport en particulier : l'évolution récente du prix des fournitures à la SNCF en est un exemple. La nationalisation d'une partie des entreprises productives concernées devrait être mise à profit pour clarifier les choses.

La fourniture de matériel, notamment de matériel roulant crée également des dépendances étroites pour les entreprises routières vis à vis des constructeurs par le biais d'organismes de crédit qui leur sont liés. La nationalisation du crédit devrait aider à faire en sorte que ce lien de subordination fasse place à une contractualisation basée sur les perspectives d'emploi durable dans des conditions économiques et sociales saines offertes par certaines entreprises de transport et, non sur la rentabilité financière à court terme des organismes prêteurs qui constitue une cause importante d'incitation au non respect des réglementations, une source d'inflation et de gaspillage de capital.

Le but que nous poursuivons, nous l'avons dit c'est une transformation du système de transport permettant une amélioration simultanée des conditions sociales et de l'efficacité économique. Nous affirmons que cela est nécessaire et possible. Cela est nécessaire économiquement : la productivité et la compétitivité du système sont à l'heure actuelle insuffisantes en raison des gaspillages qui se produisent à tous les niveaux.

- déclin du chemin de fer, sous-développement des transports combinés et de la télématique industrielle.
- surcapacités permanentes, prélèvements financiers injustifiés et stériles sur la valeur ajoutée, financement public des infrastructures sans contrepartie suffisante.
- conséquences désastreuses du redéploiement du capital sur le secteur des transports.
- gaspillages liés au coût social élevé des conditions d'exploitation et de l'instabilité des entreprises.

Toutes ces causes internes ou externes de gâchis pèsent sur la qualité du système de transport, donc sur sa contribution à la reconquête du marché intérieur, au développement diversifié des régions à la compétitivité de l'économie nationale à l'intérieur comme à l'extérieur.

Le transport routier peut accomplir des gains de productivité très importants liés essentiellement à la diminution massive du temps de travail à une organisation plus rationnelle de son exploitation.

La SNCF et son groupe doivent gagner en compétitivité par une amélioration substantielle de la qualité de leur offre. Les uns et les autres doivent améliorer et développer leurs prestations en raisonnant en terme de chaîne de transport en recherchant activement des formes de coopération mutuellement avantageuses.

Les collectivités publiques doivent passer d'un statut de bailleur de fonds et de prescripteur de règlement à celui d'incitateur de formes nouvelles de contractualisation des rapports économiques reposant sur :

- . le développement de l'emploi utile et qualifié générateur d'une plus grande valeur ajoutée.
- . l'économie relative de capital matériel qui dans le domaine des transports exige que la consistance des flux de transport et la détermination de la logistique industrielle ne relèvent pas de façon exclusive de la rentabilité interne des entreprises utilisatrices du système de transports ou de leurs mandataires.

Il s'agit d'une question difficile qui revient à définir les règles du jeu dialectique entre service public de marchandises et libre choix de l'utilisateur entre intérêts particuliers et intérêt pour la collectivité.

Dans tous les cas l'amélioration de la productivité du système de transport, de son efficacité économique appellent :

- une amélioration des conditions sociales : temps de travail diminué, rémunération relevées et protégées, formation professionnelle et continue développée.

Les mutations technologiques, notamment celles liées aux utilisateurs de l'informatique, les demandes de qualité de souplesse et d'organisation adressées à juste titre au système de transport ne peuvent plus être dominées ou satisfaites par des travailleurs déqualifiés, parcellisés techniquement et politiquement. C'est à la fois une nécessité économique et une exigence sociale.

- . Une démocratisation de la gestion reposant sur des prérogatives plus larges à la fois des échelons décentralisés des pouvoirs publics et des travailleurs dans les entreprises.

SERVICE PUBLIC - DROIT AU TRANSPORT

Que ce soit lors de la conférence constitutive le 27 Mars 80, au cours de l'audience du 15 Juillet au ministère, de notre audition à la commission Kahn, cela fait des années que la CGT revendique l'émergence d'un véritable droit au transport. Ceci en fonction du rôle structurant des transports, cette revendication nous la formulons dès 1978 en réponse au rapport Guillaumat que nous qualifions à l'époque de "rapport visant à remodeler le secteur des transports terrestres en fonction de l'aggravation de la crise du capitalisme et de la politique de redéploiement mis en oeuvre par le grand capital financier".

Cela se traduisant dans le domaine voyageurs par le freinage de l'expansion des déplacements de personnes, notamment par l'accroissement de l'austérité et du chômage. Les seules croissances auraient lieu dans le domaine de l'usage de la voiture et donc deux idées complémentaires se développent. Il était ni souhaitable, ni utile de chercher à renverser cette tendance, la seconde étant par conséquent : il n'y a pas lieu de développer un effort de promotion des transports collectifs et en particulier des transports ferroviaires ; avec pour effet la volonté de déperdition au niveau tarifaire ; faire payer plus les usagers et les collectivités locales, faire de la SNCF une entreprise comme les autres sans référence à la notion de service public : orientation concrétisée avec le contrat d'entreprise en 1979 qui en fait, aboutit à de nombreuses fermetures de lignes omnibus, à la réduction des effectifs.

Cette politique se retrouvant d'ailleurs à Air-Inter et aussi au niveau de nombreux services d'autobus interurbains.

Aujourd'hui l'affirmation répétée plusieurs fois par le Ministre des Transports du droit au transport, reprise dans les propositions en vue de l'élaboration du projet de loi sur les transports pose un principe correspondant à notre revendication. C'est une donnée nouvelle, en rupture totale avec la période précédente.

Pour nous ce droit qui doit permettre à toute personnel de pouvoir bénéficier de moyens de transports publics dans de bonnes conditions à des prix acceptables et au meilleur coût pour la collectivité, ce droit au transport pour qu'il puisse être véritablement respecté passe par une revalorisation et un développement du service public, et non plus par la conception croupion du service public de transports telle qu'elle avait été développée précédemment.

Poser le principe du droit au transport s'il recouvre une extension du service public au niveau de l'accessibilité de tout le territoire, il met en avant le problème des coûts financiers, du paiement par l'utilisateur.

Dans ce domaine la satisfaction partielle à notre revendication du paiement de la carte orange par l'employeur (40% au 1er Octobre) répond à une grande revendication de la CGT.

Faut-il rappeler que les coûts de transports sont particulièrement gonflés par les phénomènes de pointe journalière, hebdomadaire et même saisonnière, lesquels sont conditionnés directement par les "impératifs" de l'organisation de la production. Enfin, ces mêmes entreprises n'hésitent pas, lorsque cela permet d'accroître leur domination sur les travailleurs, à organiser elles-mêmes le ramassage de leurs salariés dans des bassins d'emplois étendus, au détriment souvent de l'organisation de transports collectifs de qualité pour l'ensemble de la population.

Nous trouvons donc de plus en plus justifié que leur effort porte sur les transports publics.

D'autant qu'à cela nous devons ajouter que la politique précédente du pouvoir et des spéculateurs fonciers et immobilier a été de rejeter les travailleurs des centres des villes, avec une urbanisation déséquilibrant de plus en plus les zones de résidence et les zones d'emplois, créant un retard permanent des infrastructures de transports sur les besoins, le meilleur exemple étant la situation catastrophique des transports de banlieue dans la décennie 60, situation qui est loin d'être encore assainie 20 ans après, notamment avec l'urbanisation de la grande couronne qui pose le développement des transports inter-banlieue qui doit véritablement passer à un autre niveau.

Enfin, l'usager continue de payer indirectement une partie importante des frais de transports par le biais des impôts locaux (les dépenses de voirie représentant une part déterminante du budget des collectivités locales).

A ce sujet, l'opposition qui est faite couramment entre les usagers des transports collectifs et les contribuables est un non sens puisque les usagers sont évidemment des contribuables et que les contribuables non usagers doivent la simple possibilité de circuler individuellement à l'existence de transports collectifs.

Or, l'extension du versement transport aux villes de 50.000 habitants est une réponse positive qui doit permettre de répondre en partie à cette revendication. Le versement transport doit être modifié dans son calcul qui doit être basé sur la masse salariale pour les entreprises industrielles. Cependant, nous pensons qu'il faudrait réfléchir sur un système qui incorpore les entreprises à haute technologie, donc à peu de main d'oeuvre et qui tienne compte des chiffres d'affaire comme pour les entreprises commerciales, ainsi que le prélèvement sur les plus-values foncières réalisées par l'équipement en transports collectifs.

Ce sont là encore des éléments importants incitateurs du développement de la politique des transports collectifs.

SERVICE PUBLIC MARCHANDISES

Parler de service public au niveau marchandises, c'est véritablement, là encore, changer radicalement. Les réactions d'étonnement voire d'agressivité montrent si besoin était, l'importance du développement de cette notion. L'activité transports de marchandises est une grosse consommatrice de capital public en infrastructures et en matériel. Elle est à la fois tributaire et consommatrice de deux productions majeurs où le capital public intervient de façon décisive. L'énergie et la construction des moyens de production.

Ensuite, comme l'avons expliqués précédemment le transport marchandises évolue au sein d'un complexe plus large que l'on dénomme sous le terme de logistique industrielle, qui est un paramètre important du niveau de développement économique régional tant au niveau de la production que de la distribution.

C'est donc bien là une notion largement justifiée que celle de service public marchandises. Elle indique clairement que l'utilisation du capital public ne doit plus se faire dorénavant sans contrepartie d'un engagement contractuel sur la nature, la qualité et les conditions économiques et sociales des services offerts sur le marché.

C'est donc bien à partir de ces deux notions : droits au transport, développement du service public que nous pouvons examiner la structure du secteur et son rôle.

AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DECENTRALISATION, DEMOCRATISATION

Pour réaliser une bonne politique d'aménagement du territoire, en matière de transport, l'échelon national joue un grand rôle, c'est à ce niveau en fonction de la cohérence définie par le plan que s'élaborent les choix et les orientations, notamment avec l'adoption des investissements lourds qui correspondent au maintien de la continuité territoriale. L'état doit ainsi aider à surmonter les inégalités de développement régional en assurant le maillage de tout le territoire.

Pour assurer cette mission importante de service public, il doit s'appuyer sur l'important secteur nationalisé, l'état à la charge de grands réseaux (routes nationales, autoroutes, canaux, grands aéroports, SNCF) dans ce cadre, il doit rechercher une bonne coordination en accordant la priorité aux modes les plus efficaces en regard de la rentabilité sociale (une nouvelle politique d'utilisation des voies fluviales, du chemin de fer).

Enfin, le niveau national est le niveau pertinent pour la prise en compte des échanges internationaux en matière d'infrastructures et une politique de coopération internationale libérée de la tutelle des groupes multinationaux.

Ceci doit se traduire par une définition claire des missions du secteur transports dans la planification nationale. Toutefois, une telle planification ne peut être un outil efficace que si elle s'appuie sur une décentralisation réelle et démocratique des pouvoirs.

En effet, répondre à la masse des besoins de la population dans leur diversité nécessite que ces besoins puissent s'exprimer concrètement. Chaque niveau de décentralisation doit avoir les moyens d'intervenir dans l'expression et la solution des besoins, avec le souci d'obtenir une cohérence d'ensemble des investissements et des plans de transport.

Ceci nécessite qu'à chaque niveau de décision on mette en place des organismes faisant une large place aux organisations syndicales, à la fois par la présence de leurs représentants territoriaux (régional, départemental, local) et les représentants des travailleurs concernés.

C'est pourquoi nous sommes partisans d'une refonte du conseil supérieur des transports où les organisations syndicales sont faiblement représentées, en assurant un fonctionnement périodique nécessitant des moyens nouveaux, avec 3 comités au lieu de 8 actuels (qui pour la plupart se réunissent 1 ou 2 fois par an) ; nous proposons un comité voyageurs, un comité marchandises, un comité social.

Les organisations syndicales étant représentées dans le cadre de leurs organismes territoriaux en tant qu'usagers, les organisations syndicales des travailleurs des transports, des représentants du comité d'entreprise du groupe SNCF, des comités d'entreprises des entreprises de transports, 2ème point dans le cadre de la représentation des usagers, une proportion importante des élus et pour les marchandises la représentation du secteur nationalisé qui représente une part non négligeable du marché.

Ces structures pouvant servir de base à la mise en place de comités régionaux et départementaux en coordination avec les CESR (comités économique, social, régional).

Pour revenir à l'expression des besoins en plus du niveau national 3 niveau, permettre l'expression de ces besoins : communal, départemental, régional.

Niveau communal : ces questions de cadre de vie sont les plus proches des habitants, des travailleurs, à travers l'implantation des entreprises industrielles ou zone industrielle. C'est sans doute à ce niveau qu'il est le plus possible de développer des revendications concrètes, l'intervention de la population, des travailleurs.

Dans le domaine des transports cela devant permettre de mieux orienter l'objet de leurs revendications, notamment celle qui consiste à obtenir des entreprises, des moyens de transport collectif d'entreprise ou d'ouvriers, ce qui a pour conséquence de rendre captifs les travailleurs eux-mêmes, cela ayant des répercussions tant dans l'entreprise que dans le choix obligé de l'habitat, ou d'obtenir des indemnités financières qui développent l'utilisation d'un véhicule particulier. Par ailleurs cette situation permet souvent au patronat, le plus gros, d'échapper au paiement du versement transport.

Cela nécessite à notre avis le développement de structures démocratiques renforçant l'autogestion communale dans lesquelles participent les représentants des travailleurs des entreprises (les comités d'entreprises importants) des travailleurs des transports, ceci afin de mieux saisir les besoins et de renforcer le contrôle de la gestion. Dans ce cadre nous pensons qu'il faut associer les taxis au service public.

Pour les transports routiers, une avancée significative doit être faite avec la mise en place de délégués interentreprise.

LE NIVEAU DEPARTEMENTAL

Pour nous c'est un niveau important pour l'élaboration d'une politique de transports voyageurs, incluant les relations interurbaines en particulier des zones rurales.

Il nécessite l'intégration des transports scolaires, voire des transports d'entreprises. C'est par exemple le cas de Peugeot dans la région de SOCHAUX où ces transports échappent complètement à l'utilisation publique et à la collectivité. Il devient impérieux que l'offre transport collectif au niveau départemental passe à un autre niveau en renforçant le caractère public des transports accroissant le rôle du conseil général, en élargissant la démocratie dans l'élaboration des schémas départementaux, avec des droits nouveaux pour les travailleurs. Pour la sécurité nous demandons la mise en place de délégués sécurité élus au niveau départemental.

Entre la commune et la région, le département doit être un soutien actif à la coopération intercommunale particulièrement importante dans le domaine des transports collectifs ; il a pleine compétence pour les équipements de son niveau tant pour l'élaboration de la politique des transports en commun que pour la voirie de niveau départemental.

Cela suppose que les collectivités locales disposent de ressources financières correspondant à leurs compétences. Cela passe par un transfert de ressources et du pouvoir fiscal de l'état vers les collectivités locales

Enfin, il faut déjouer les tentatives d'opposer la région au département et veiller à ne pas développer l'un au détriment de l'autre, cela implique une définition stricte des compétences par la loi nationale.

L'ECHELON REGIONAL

Il retient toute notre attention en matière de transport, l'échelon régional représente un lieu de cohérence entre les initiatives des collectifs de base (commune et entreprises) et le niveau national. Loin de s'opposer à la nation, l'autonomie régionale participe à une conception neuve de l'unité nationale.

Le territoire régional (hormis quelques découpages administratifs artificiels) reposant souvent sur une entité économique et sociale réelle, apparaît bien comme une dimension géographique et humaine où les questions d'aménagement du territoire, du développement économique, apparaissent les plus préhensibles.

Il en est de même pour l'organisation des transports collectifs, soit comme réponse aux besoins nés de la situation actuelle, soit comme élément incitateur et structurant de la vie économique et du cadre de vie régional.

Il semble aussi que c'est à ce niveau qu'il est le plus possible de faire jouer un rôle complémentaire entre les divers modes de transport (coût social, prise en compte des particularités géographiques, correspondance, horaire entre les services urbains, sururbains, interurbains et aériens sur la base d'une concertation entre communes, départements et régions.

C'est aussi au niveau régional qui semble le plus adapté aux structures des transports marchandises, d'autant qu'à partir du moment où ces transports évoluent dans le cadre de la mission de service public qui lui est impartie, il paraît nécessaire d'établir des liens institutionnels entre les organismes démocratiques relevant de la responsabilité des assemblées élues et les organismes professionnels qui ont pour la plupart, il faut bien le remarquer un caractère régional. C'est pourquoi comme nous l'avons dit précédemment nous proposons que le président du conseil d'administration du bureau régional de fret soit désigné par le conseil régional, que le conseil d'administration soit tripartite, que le groupe SNCF y soit représenté en tant que tel.

A ce niveau, il faut mettre à profit le fait que le nouveau statut de la SNCF soit discuté en même temps que la loi d'orientation générale. Notre ambition est que ce nouveau statut crée des conditions favorables pour valoriser simultanément la nouvelle logique économique fondée sur la satisfaction des besoins et le rôle moteur du service public pour la mettre en oeuvre.

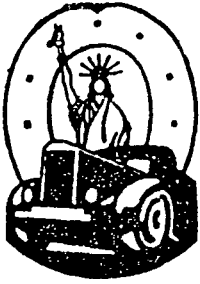
La première condition c'est l'apurement du passé. Il serait tout à fait inconcevable que la nouvelle SNCF ne dispose pas à son démarrage d'une situation financière assainie. Il convient donc maintenant que les pouvoirs publics notamment les ministères de l'Economie et des Finances et du Budget se prononcent rapidement en ce sens.

Mais il importe également que l'entreprise fasse preuve d'un dynamisme beaucoup plus important et qu'elle prenne toutes ses responsabilités :

- pour concevoir et offrir des prestations de bonne qualité sur tous les créneaux de transport voyageurs et marchandises.
- pour s'ouvrir sur l'extérieur au niveau national, régional et local.

- pour faire la preuve pour elle-même et toutes les entreprises du groupe de l'efficacité supérieure sur la plan de la qualité et de la productivité d'une politique qui allie en permanence, progrès technique et progrès social.

Service public et dynamisme commercial doivent devenir les maîtres mots de la stratégie SNCF, de la stratégie du groupe SNCF. Il y a des montagnes d'inertie à soulever pour y parvenir. La politique précédente, les thèmes idéologiques qu'elle a véhiculés ont été coulés dans les têtes notamment du personnel dirigeant et s'y sont solidifiés. La démocratisation de la gestion, l'intervention des travailleurs sont la condition sine qua non du changement et même tout simplement de l'avenir de l'entreprise.



U. N. O. S. T. R. A.

UNION NATIONALE DES ORGANISATIONS SYNDICALES DE TRANSPORTEURS ROUTIERS AUTOMOBILES
(Livre III - Titre 1^{er} du Code du Travail)

FÉDÉRATION NATIONALE DES PETITS ET MOYENS TRANSPORTEURS

P R E A M B U L E

L'UNOSTRA considère que les entreprises de transport à taille humaine qu'elle représente souffrent depuis des années de l'inadaptation des textes législatifs et réglementaires qui régissent la profession.

C'est pourquoi elle s'intéresse à toute recherche visant à réformer le cadre juridique dans lequel évolue la profession.

Dans ce contexte, c'est avec un esprit critique mais constructif qu'elle a examiné les mesures proposées par le MINISTRE des TRANSPORTS.

Si le projet de loi d'ORIENTATION contient un certain nombre de points allant dans le sens de ce que l'UNOSTRA demande depuis de nombreuses années, il n'en demeure pas moins que l'union n'a pu se prononcer en toute objectivité sur les aspects positifs et négatifs de ce projet eu égard au faible délai de réflexion qui lui était imparti.

" L'avenir du transport ne peut se décider en un mois "

Aussi, souhaite-t-elle que les textes d'application de la future loi, ne soient pas pris dans la précipitation, mais selon un calendrier raisonnable et en pleine concertation avec l'ensemble des ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES.

Pour cette raison, le présent document se limite volontairement à définir les grandes orientations que l'UNOSTRA souhaite voir mettre en oeuvre notamment en ce qui concerne les propositions relatives aux sujets suivants :

- la tarification routière obligatoire,
- l'affrètement,
- l'accès à la profession,
- la régulation des capacités de transport,
- la location.

L'UNOSTRA tient à confirmer qu'eu égard à l'importance et à la complexité des questions précitées, des études approfondies associant l'ensemble des instances de direction de notre mouvement sont nécessaires, de même qu'une large concertation entre les partenaires directement concernés. Ce travail est déjà engagé.

Dans le même état d'esprit, l'UNOSTRA propose que certaines mesures fassent l'objet de simulations étalées dans le temps de manière à pouvoir mesurer leur impact réel sur le marché des transports.

Une telle procédure pourrait d'ailleurs s'inscrire dans un contrat de plan.

I - O R I E N T A T I O N S G E N E R A L E S .

1) La loi d'orientation :

Par définition elle ne contient que les grands principes d'une réforme. Elle donne pratiquement tout pouvoir au MINISTRE concerné, en l'occurrence, celui des transports pour "légiférer" à partir de textes d'application (décrets, arrêtés, circulaires).

Si nous connaissons les grandes orientations de la réforme qui sont fort louables (relance de l'économie, progrès social, économie d'énergie ect...), il reste que nous ne pouvons aujourd'hui mesurer avec exactitude les contraintes qui seront contenues dans les textes destinés à atteindre les objectifs fixés.

L'UNOSTRA considère que l'application de toute réglementation qui n'aurait pas reçu l'assentiment de la profession serait vouée à l'échec.

Elle attire une nouvelle fois l'attention des POUVOIRS PUBLICS sur la nécessité de tenir compte de la structure des petites et moyennes entreprises de transport et du facteur humain irremplaçable qu'elles représentent. Elle ne laissera jamais remettre en cause la pérennité de ces entreprises, ce qui implique que celles-ci conservent la souplesse nécessaire à l'accomplissement de leur mission économique.

2) La notion de service public :

A été perçue par la grande majorité des transporteurs comme une menace de main mise de la puissance publique sur le transport routier.

Il est vrai que dans certains cas, service public peut être synonyme d'étatisation, or, nous sommes foncièrement opposés à toute étatisation de notre secteur d'activité ; mais il est vrai aussi que la notion de service public recouvre des situations extrêmement variées n'impliquant pas toujours une intervention envahissante de l'ETAT.

A ce sujet, le MINISTRE des TRANSPORTS a apporté à la profession des apaisements dont nous lui donnons acte :

- dans la communication qu'il a faite le 23 AVRIL dernier devant le CONSEIL SUPERIEUR des TRANSPORTS, il a déclaré... "en aucun cas, il (le service public) ne doit être synonyme d'étatisation ou de bureaucratisme ; il doit combiner l'existence et l'activité des secteurs publics et privés et les mécanismes d'une concurrence maîtrisée".

- au CONGRES de l'UNOSTRA il a apporté la précision suivante :

" à mes yeux, dire qu'il y a service public, ce n'est pas imposer un handicap - établir une tutelle... c'est apporter clarté et garantie".

.... /

Cela veut-il dire, que les transporteurs routiers privés se verront contester la liberté d'agir et de gérer leur entreprise comme ils l'entendent ! et aussi longtemps qu'ils le veulent dans le cadre de la réglementation ?

Cela veut-il dire, que cette réglementation sera alourdie ?

Cela veut-il dire, que la liberté de choix de l'utilisateur sera mise en cause ?

A toutes ces questions, je réponds encore une fois, non, clairement et définitivement, non !

- il serait souhaitable que ces assurances figurent dans le PREAMBULE de la loi voire dans la loi elle-même, afin qu'elles engagent à l'avenir tous les MINISTRES des TRANSPORTS.

3) La planification :

Elle peut revêtir, soit un aspect indicatif, soit un aspect impératif.

Dans le cas présent il semble que le MINISTRE des TRANSPORTS se place dans le cadre d'une planification indicative, décentralisée et démocratique.

L'UNOSTRA admet la nécessité d'une certaine planification mais elle estime que si celle-ci devait devenir impérative, elle serait inapplicable ; en d'autre terme, l'UNOSTRA est opposée à toute planification rigide.

II - OBSERVATIONS PARTICULIERES

1) L'activité routière de la S.N.C.F. :

L'UNOSTRA constate qu'à différentes reprises, le développement irrationnel de la route a été mis en relief dans les textes qui lui ont été soumis.

Elle souligne que la part de la route a progressé avant tout pour des raisons d'ordres techniques (adaptation des véhicules, souplesse de service, répartition géographique des entreprises etc...) Elle en veut pour preuve l'intérêt que la S.N.C.F. porte à la technique routière.

Ceci l'amène à craindre une étatisation indirecte du transport, par extension démesurée de l'activité routière de la S.N.C.F..

L'UNOSTRA souhaite que les assurances données récemment par M. FITERMAN à son CONGRES :

"lorsqu'il a rappelé que la S.N.C.F. a une vocation ferroviaire et que le transport routier n'est pour elle qu'une activité annexe qu'il n'est pas du tout dans son esprit d'inciter à développer pour étouffer le transport routier."

soient concrétisées dans un texte qui limite l'extension routière du fer.

2) Le développement des techniques RAIL - ROUTE

L'un des objectifs que l'UNOSTRA poursuit depuis des années, consiste à :

"étudier avec les Pouvoirs Publics, la définition, l'élaboration et la mise en application, d'une politique moderne de transport, débouchant sur une coopération optimale des divers modes en présence en fonction de leurs qualités techniques propres et de leurs aspects complémentaires."

Cela signifie que l'UNOSTRA n'est pas opposée au développement des techniques RAIL - ROUTE sur des axes où celles-ci peuvent être réellement rentables pour la collectivité nationale, mais à la condition expresse qu'elles soient accessibles aux petites et moyennes entreprises de transport routier.

3) Les conditions de concurrence loyales et maîtrisées

L'UNOSTRA admet que les coûts de la route n'intègrent pas la totalité des charges qui pourraient lui incomber (notamment en ce qui concerne le progrès social).

Mais elle souligne que la vérité des prix S.N.C.F. n'est pas meilleure que celle des transports routiers.

Il y a donc quelque chose à faire en ce domaine, pour établir la vérité des coûts dans chaque mode de transport.

TOUTE CONCURRENCE SAINTE ET MAITRISEE PASSE PAR CETTE

VERITE DES COUTS

4) Le libre choix de l'Usager

Il n'y a de libre choix de l'usager qu'à partir de la vérité des prix.

Ce qui implique qu'il n'y ait pas de politique incitative vers un mode de transport déterminé.

Sur ce point, l'UNOSTRA considère qu'une double assurance doit figurer dans la loi d'orientation.

- . d'une part, le principe de non intervention dirigiste directe ou indirecte de l'Etat sur le marché des transports, doit être réaffirmé,
- . d'autre part, la garantie qu'aucune pression ne sera exercée sur les sociétés nationalisées ou dépendant partiellement de l'Etat, afin d'utiliser un mode de transport plutôt qu'un autre, doit être donnée.

5) La Tarification Routière Obligatoire

- l'UNOSTRA se prononce pour le maintien et même pour son extension mais à condition :

- . que cette extension se fasse en plein accord avec les catégories professionnelles concernées,
- . que la Tarification Routière Obligatoire reflète la vérité des prix indispensables à une concurrence maîtrisée,
- . que l'Etat ne fixe pas arbitrairement le niveau des prix mais qu'au contraire, les propositions élaborées par le C.N.R., soient prises en compte dans leur intégralité et sans délai excessif.

- Contrôle de la tarification :

L'UNOSTRA trouve malsain qu'en ce domaine, la profession soit juge et partie.

L'UNOSTRA considère que des recherches doivent être entreprises par la profession en liaison avec les Pouvoirs Publics afin de modifier le système de contrôle actuel pour le rendre plus neutre et plus efficace.

6) l'affrètement

L'UNOSTRA souhaite que la commission de l'affréteur intègre deux composantes, l'une étant la contrepartie de la fonction commerciale, l'autre étant la contrepartie de la fonction de prestation de services; auprès du bénéficiaire de l'opération.

L'UNOSTRA tient également à souligner que dans tous les cas, les prix de transport public doivent prendre en compte le coût de la fonction commerciale.

- Pour terminer, une réflexion pourrait s'engager sur la distinction de statut juridique entre commissionnaire et affrèteur routier. La définition du code de commerce étant mal adaptée au monde économique moderne.

7) La Régulation

A - Au niveau de l'accès à la profession

En ce domaine le manque d'information limite notre réflexion sauf à préciser les quelques points auxquels les petits et moyens transporteurs restent attachés.

- maintien de l'attestation d'aptitude et du régime des dispenses qui l'accompagnent,
- réforme du programme d'enseignement avec pour objectif non pas le relèvement des connaissances qui nous apparaît, comme tel, suffisant, mais l'introduction d'un véritable profil de chef d'entreprise de transport en "liant" aux matières actuelles, avec une approche plus précise des environnements sociaux et économiques, et de la finalité réelle de toute création d'entreprise,
- rejet catégorique de toute autorisation d'exploiter délivrée par les autorités administratives, alors que la justification préalable des capacités fournie par un titre quelconque (attestation d'aptitude ou autre) aura été produite par le requérant.

L'UNOSTRA ne saurait admettre que la vie des entreprises soit suspendue à une quelconque autorisation administrative.

B - Au niveau des capacités de transport

Elle ne peut intervenir qu'après remise en ordre du marché. Nous proposons donc en ce qui concerne la régulation des capacités de transport, la conclusion d'un contrat de plan avec l'Etat, qui nous ménagerait ainsi la période transitoire suffisante :

- pour rechercher la vérité des prix,
- pour réintégrer la fausse location dans le transport routier,
- pour supprimer la location de licences par l'attribution d'autorisations incessibles aux locataires,
- pour procéder à des expériences sur les techniques et les coûts de l'aménagement des temps de travail,
- en résumé, aboutir à l'harmonisation des composantes d'une concurrence maîtrisée.

Il est évident que durant cette transition, la capacité de transport doit pouvoir s'adapter à la demande.

8) La location

La location est un substitut du transport pour compte propre. Elle doit donc cesser d'être dans certains cas une façon de réaliser illégalement du transport public, ce que l'on pourrait assimiler à une concurrence déloyale.

En ce domaine, l'analyse juridique comparative des prestations doit amener à supprimer toute confusion.

Considérant :

QUE le transporteur public a la maîtrise du transport, pas le loueur,

QUE le locataire du véhicule est responsable ou co-responsable de l'exécution de la prestation ainsi que, s'il y a lieu, des temps et des conditions de travail du chauffeur pendant la durée de mise à disposition de ce dernier,

QUE le mode de facturation distingue parfaitement les deux fonctions de loueur ou de transporteur,

Il y a donc lieu de préconiser la création d'un contrat type de location accompagné de conditions générales définissant sans possibilité de dérogation ou d'exonération la responsabilité ainsi que les droits et obligations de chacune des parties au contrat.

9) le tractionnariat

L'UNOSTRA souscrit totalement à l'analyse de cette question reprise dans le rapport élaboré par le C.S.T. et se félicite de voir le consensus qui semble se dégager pour mettre fin à cette pratique nuisible.

10) Les coopératives

L'UNOSTRA qui est à l'origine de l'existence des coopératives dans le transport routier et qui a toujours préconisé les regroupements, souhaiterait que le projet de loi d'orientation contienne des dispositions plus précises visant le regroupement d'entreprises.

11) Le progrès social

A une époque où les projets visant à l'amélioration générale des conditions de travail se trouvent confrontés aux impératifs économiques,

L'UNOSTRA réaffirme son attachement à l'amélioration des conditions de travail de tous les agents économiques du transport routier et au lien indispensable entre le progrès social et le progrès économique.

L'UNOSTRA rappelle que la réduction du temps de travail ne peut en aucun cas être imposée sans une programmation concertée dans le temps et sans une adaptation tenant compte de la spécificité des petites et moyennes entreprises de transports routiers.

Dans le cadre de cette évolution, l'UNOSTRA attire l'attention des Pouvoirs Publics sur l'importante qu'il y a à ne pas altérer la compétitivité des entreprises de transport tant au plan national qu'international.

- considérant qu'il importe d'avoir une appréciation aussi précise que possible du coût économique d'une avance sociale,
- considérant également que les transports routiers ne sont pas les seuls éléments constitutifs de la chaîne de transport,

L'UNOSTRA propose de mener une étude concrète tenant compte de la diversité des activités et des entreprises de transports auprès d'un échantillon représentatif de ses adhérents pour déterminer les conditions réelles du progrès social dans le cadre de juste rémunération du transporteur.

o o o

Création de nouvelles instances régionales

L'UNOSTRA considère que le fait d'associer les salariés au contrôle du respect des diverses réglementations, viserait d'une part à se substituer dans certains cas à des instances de concertation déjà existantes sur le plan professionnel et contribuerait d'autre part à détériorer les relations entre transporteurs et salariés au détriment de la compétitivité des entreprises.