Commissariat général du Plan

LA SITUATION ÉCONOMIQUE ET SOCIALE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Rapport du groupe présidé par
Georges Dobias
Directeur général de l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

Rapporteurs

Renaud Abord de Chatillon
Gérard Halaunbrenner
Philippe Laville
Commissariat général du Plan
Maurice Girault
Observatoire économique et statistique des transports
Marc Papinutti
Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité

Janvier 1993

SOMMAIRE

AVANT-PROPOS

L'ambition de ce rapport, établi en étroite concertation avec les organisations professionnelles et syndicales du transport routier de marchandises et les représentants de l'Etat, est de proposer de nouvelles orientations pour le modèle de développement du secteur ainsi que la culture des entreprises de transport et des chargeurs.

Cette ambition repose sur le constat que le modèle actuel n'est satisfaisant ni pour les entreprises, ni pour les personnels et qu'il conduit à une impasse.

Elle repose également sur la conviction qu'un autre modèle de développement est possible, préservant la sécurité, le progrès social par le redistribution des gains de productivité ainsi que le progrès économique, sous réserve que les règles du jeu du marché soient mieux définies et acceptées par les entreprises - chargeurs et transporteurs - et mieux contrôlées par l'Etat.

Il s'agit d'une oeuvre collective que tous les protagonistes devront s'efforcer de mettre en oeuvre dans un cadre contractuel.

Georges DOBIAS

RESUME ET CONCLUSIONS

Les manifestations de juillet 1992 témoignent d'un malaise dans le transport routier de marchandises que l'application du permis à point a cristallisé.

Ce malaise est dû à une situation financière très tendue dans la majorité des entreprises résultant elle-même d'un enchaînement de circonstances au premier rang desquelles la conjoncture économique. L'abolition en 1986 d'une grande partie du cadre réglementaire dans lequel le transport routier de marchandises vivait depuis de longues années a provoqué un afflux d'entrants dans la profession, une surcapacité et une très vive concurrence au milieu de laquelle de nombreuses entreprises tentent de survivre par une transgression, plus ou moins grave, plus ou moins répétée, des règles de sécurité et d'emploi des personnels : fréquemment les limites de vitesse, les temps de conduite et de repos ne sont pas respectés, et les véhicules sont en surcharge. Un petit nombre d'entreprises est même coutumier d'infractions graves et répétées, et jette ainsi le discrédit sur l'ensemble de la profession.

Face à une telle situation, c'est le modèle de développement du transport routier de marchandises qu'il faut modifier, sans revenir sur les principes de l'économie de marché qui ont présidé à la libéralisation du secteur à partir de 1986. Ce secteur dispose d'atouts suffisamment nombreux en matière d'adaptation à une demande de transport extrêmement variée pour que soit possible un autre mode de développement respectueux de la sécurité, de règles de saine concurrence et apportant un réel progrès social aux salariés et aux artisans. Cela suppose que soit précisée entre les organisations professionnelles, les syndicats et l'Etat une vision commune de l'avenir du transport routier de marchandises en France et en Europe. Objectifs et modalités d'actions pourraient en être définis dans un contrat de progrès commun.

L'Etat doit avant tout jouer son rôle de garant de la sécurité routière, définir les règles du jeu de la concurrence comme il vient de le faire avec la loi sur la sous-traitance, et inciter au progrès économique et social.

De leur côté, les organisations professionnelles doivent s'impliquer beaucoup plus qu'elles ne le font aujourd'hui dans un rôle d'aide aux entreprises qu'elles fédèrent, pour favoriser cette évolution. Il en est de même des syndicats.

Il importe de définir clairement les orientations d'amélioration du fonctionnement économique et social des entreprises (formation, politique de qualité, restauration des marges financières, politique commerciale, déontologie dans la concurrence, réduction des durées de travail, qualification des emplois) et de réduction des transgressions aux règles de sécurité et d'emploi du personnel. Naturellement, la mise en oeuvre de ces orientations doit être progressive, en fonction d'objectifs clairement définis, s'appliquant à tous les transporteurs, quelle que soit leur nationalité, et tenant compte de la situation dans les pays-membres de la CEE.

A court terme, nous recommandons essentiellement que l'Etat applique avec plus de fermeté, dans cette optique, la législation et la réglementation existantes, notamment celle concernant l'accès à la profession, afin de réduire la surcapacité actuelle et la pression, jugée excessive, que tous les donneurs d'ordre exercent sur les exécutants du transport. Ces donneurs d'ordre ne sont pas seulement les chargeurs, mais aussi les courtiers en fret, et les transporteurs eux-mêmes lorsqu'ils sous-traitent.

A plus long terme, la profession, organisations patronales et syndicales ouvrières, chacune dans son rôle propre, doit s'impliquer davantage en mettant en place les incitations et les aides qui permettent aux entreprises de faire de réels progrès dans la qualité du service qu'elles fournissent et dans la qualité de vie offerte au personnel.

De son côté, l'Etat doit, dans le cadre du contrat de progrès, contribuer à faciliter l'évolution ainsi définie :

- par le concours de ses services régionaux,

- par la promotion d'une action similaire dans les autres pays de la CEE,

- par l'élimination, au plus tard à la fin du XIe Plan, de toutes les situations les plus anormales, correspondant aux infractions graves ou répétées, dans le cadre d'une collaboration interministérielle (Transports, Travail, Justice, Intérieur, Finances et Défense).

INTRODUCTION

Le transport routier a assuré en 1991 environ 70 % des trafics de marchandises exprimés en tonnes-km. Et cette part s'est notablement accrue depuis les 10 dernières années, au détriment du rail et de la voie d'eau.

Cette croissance est due aux progrès de productivité et aux qualités intrinsèques du transport routier. Une meilleure fiabilité des véhicules, une réduction de leurs consommations de carburant, une meilleure utilisation par réduction des retours à vide, un accroissement de la capacité unitaire, toutes choses incitées par la libéralisation, ont indéniablement amélioré la productivité de ce secteur au cours des années passées. Y ont contribué également l'amélioration du réseau routier et l'extension du réseau autoroutier.

Le transport routier possède également des qualités intrinsèques qui ont rencontré les souhaits de ses clients. Il est le seul à pouvoir desservir tout le territoire grâce à un réseau qui totalise 900 000 km de routes. Il est bien adapté au transport à la demande, dans de courts délais, c'est-à-dire à une politique de réduction des stocks et parfois de flux tendus sur laquelle les entreprises ont fondé leur réorganisation depuis une dizaine d'années.

Mais ce développement s'est fait également au détriment des conducteurs de véhicules, salariés et artisans, dont les horaires de travail restent très lourds, ainsi qu'au détriment des entreprises elles-mêmes, dont les marges ont fondu à la suite de la libéralisation du secteur intervenue en 1986 et de la vive concurrence qui en est résulté. Au détriment également du respect des règles de sécurité et de protection sociale des employés. Au détriment parfois des chargeurs eux-mêmes, la concurrence sur les prix ayant conduit certaines entreprises à sacrifier la qualité du service offert.

Il en est résulté un malaise dans la profession, qui s'est exprimé, à l'occasion de la mise en place du permis à points, par une grève dure en juin et juillet 1992.

C'est à la suite de cette grève et des négociations qui l'ont suivie que le Gouvernement a demandé au Commissariat général du Plan de mettre en place un groupe de travail dont le mandat a été d'établir un diagnostic de la situation économique et sociale du transport routier de marchandises et de formuler des recommandations à ce sujet.

On trouvera donc dans le rapport qui suit :

- une analyse de la situation économique et sociale actuelle, avec constat et évaluation,

- des recommandations pour le court terme, c'est-à-dire applicables rapidement et sans qu'il soit besoin de modifier le cadre législatif,

- des recommandations pour le plus long terme.

On n'y trouvera pas par contre les aménagements envisageables de la tarification d'usage des infrastructures, dont l'étude a été confiée au Conseil Général des Ponts-et-Chaussées.

I - UN CONSTAT CLAIR MALGRE DES DONNEES INCOMPLETES

1.1 - Des données chiffrées ou globales, ou partielles

L'INSEE et l'OEST élaborent un certain nombre de données chiffrées à partir des comptes nationaux et de quelques enquêtes, mais ces données concernent parfois l'ensemble du transport routier, marchandises et voyageurs, y compris les taxis. Pour le transport de marchandises, le compte propre n'apparaît pas puisqu'il est intégré aux entreprises de production et distribution.

Une autre source est élaborée par la Chambre des Loueurs et des Transporteurs Industriels (CLTI, ex-CLMVI) qui a constitué une centrale de bilans dénommée SAFIDELT. Ces données sont très intéressantes, mais la CLTI regroupe des entreprises qui ne sont pas représentatives de l'ensemble de la profession, plutôt mieux organisées et de taille un peu plus grande, et les évolutions étudiées sur plusieurs années ne portent que sur un échantillon de 92 entreprises.

Enfin les spécialistes du transport routier de marchandises (TRM) se livrent parfois à des estimations à partir des chiffres globaux du transport routier dans son ensemble.

On constate donc que l'ensemble de ces données ne permet pas une approche rigoureuse et complète des divers secteurs constitutifs du TRM, en particulier pour ce qui concerne les défaillances.

1.2 - Un secteur hétérogène

Du sentiment des spécialistes du secteur, on peut déduire que le TRM n'est pas homogène. Certaines entreprises s'en sortent bien tout en respectant à peu près les réglementations, parce qu'elles ont su s'acquérir une clientèle fidèle, ou qu'elles opèrent sur un segment du marché un peu moins concurrencé.

Le respect des règles de sécurité est parfois rigoureux, dans le transport des produits dangereux notamment, parce que qu'il est dans ce cas la condition de survie d'entreprises qui sont particulièrement surveillées.

Les caractéristiques des entreprises sont très différentes selon leur taille.

. **Les grandes entreprises** fonctionnent déjà en réseau national ou multinational. Une part élevée de leur valeur ajoutée est due à des activités hors de la traction directe et se situent plus dans le domaine de l'organisation de transports. Ce sont elles qui ont principalement intégré le transport dans le processus de production.

  Elles souffrent actuellement du faible niveau des marges mais aussi parfois de la vitesse de leur développement qui a fragilisé leurs fonds propres ainsi que leurs trésoreries.

  Elles reportent parfois leurs contraintes sur la sous-traitance.

  L'existence d'entreprises délictueuses à ce niveau de taille est peu acceptable et justifie une attention particulière ainsi que la modification du niveau des sanctions. De même l'usage abusif de salariat déguisé lors de sous-traitances doit être sanctionné sans hésitation.

. **Les petites et moyennes entreprises** sont de deux grands types : des entreprises régionales, des entreprises nationales spécialisées sur des types particuliers de marchandises ou des réseaux spécialisés.

Elles se caractérisent aussi par un développement parfois fragile ou très familial et restent très dépendantes de leur créateur, en particulier lorsqu'il veut cesser son activité personnelle.

C'est à ce niveau que le manque d'encadrement et de moyens de gestion, et des difficultés pour se situer dans une stratégie à long terme apparaissent.

Ces entreprises peuvent être affréteurs pour certaines activités, affrétées pour d'autres.

. **Les artisans et très petites entreprises** sont particulièrement concernés par le flux excessif de créations d'entreprises et marqués par la difficulté d'avoir une politique et une gestion commerciale normale.

Ces entreprises se positionnent en partie sur le marché de la sous-traitance et du tractionnariat voire du salariat déguisé et délibérément organisé par certaines entreprises de plus grande taille à seule fin de contourner la réglementation sociale.

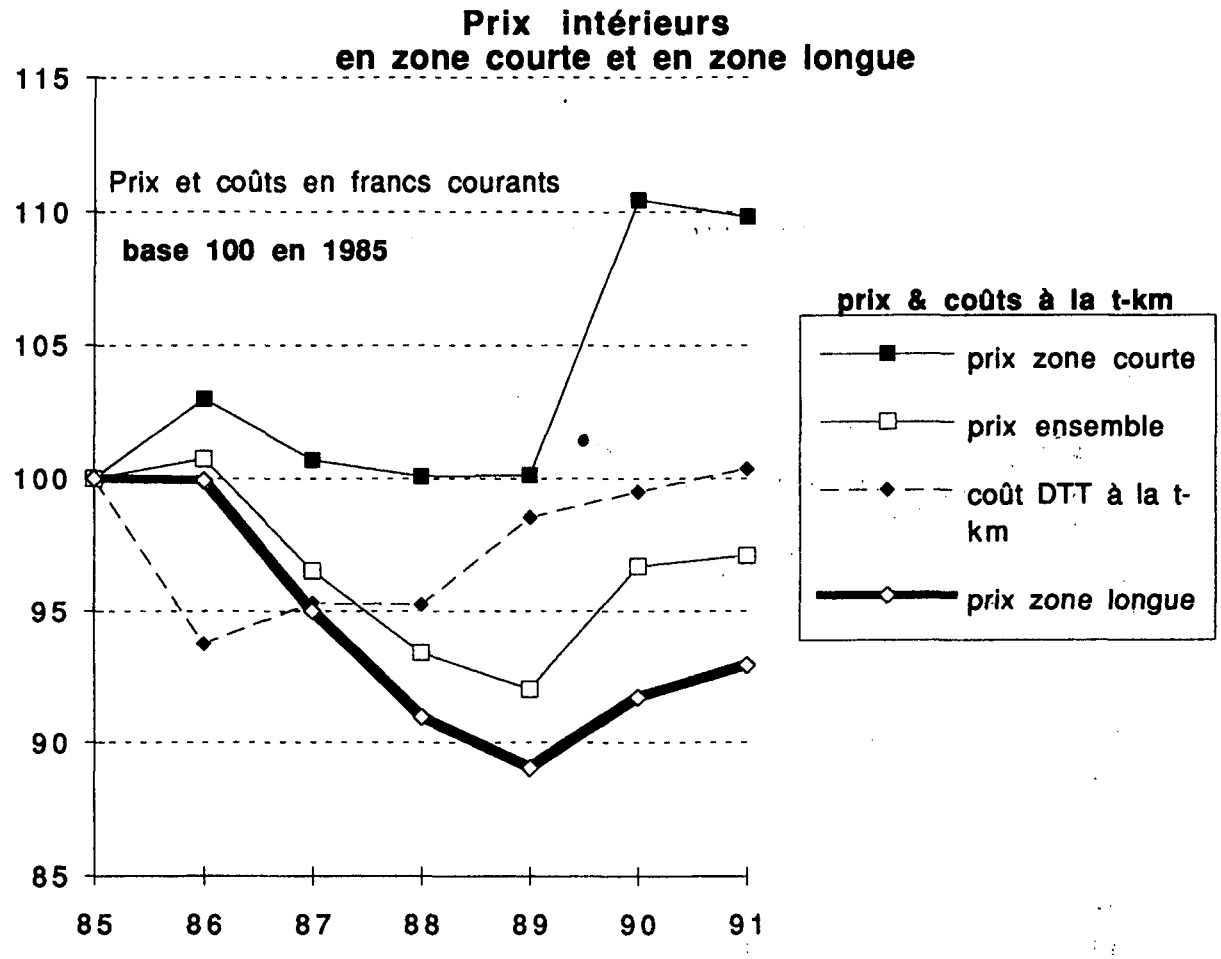
Le contrôle du nombre des créations est probablement l'élément capital permettant la limitation de la paupérisation de ce secteur.

Cette limitation se fera par le niveau de capacité mais aussi par l'impossibilité de transfert des autorisations ou licences.

1.3 - Une situation économique dégradée

Malgré les limites des sources, on peut cependant dresser un premier bilan caractérisé par :

a) - une baisse des prix de 20 à 25 % en francs constants pour la zone longue intérieure depuis 1985, illustrée par le graphique ci-dessous établi à partir des prix moyens déclarés lors des enquêtes TRM en transport intérieur. On a reporté sur le graphique l'évolution correspondante des coûts calculés régulièrement par la Direction des Transports Terrestres (DTT). On constate que l'évolution des prix de la zone courte est plus favorable. Il en est d'ailleurs de même pour les prix du transport international.



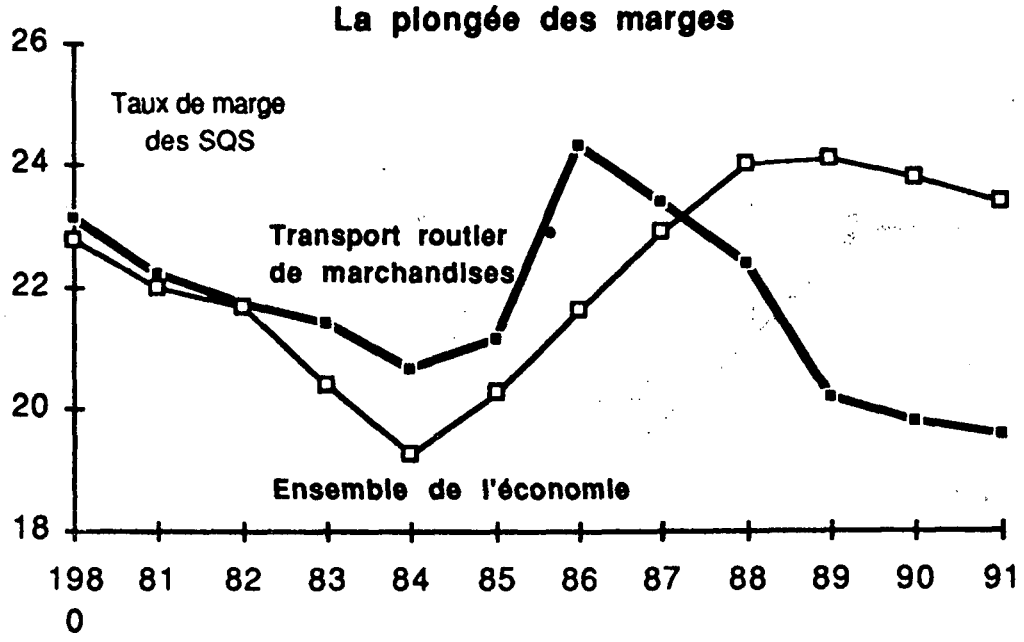
Source : OEST-DTT

b) - des gains de productivité, élevés de 1986 à 1989, qui se réduisent depuis 1990 : les gains de productivité ont été, semble-t-il, entièrement répercutés dans les prix au profit des chargeurs voire au-delà.

c) - une dégradation de la rentabilité du capital investi si l'on en juge par l'indicateur valeur ajoutée/valeur du matériel de transport : la productivité apparente du capital a ainsi baissé de 19 % en 12 ans, dont plus de 7 % sur les trois dernières années (estimation CLTI).

d) - une dégradation continue des comptes des entreprises depuis 1987. Selonl'OEST, le taux de marge des sociétés régresse de 23 à 19 % de 1987 à 1991 [1].L'échantillon des 92 entreprises SAFIDELT fournit à peu près les mêmes chiffres, alors que la CLTI estime à 28% la marge assurant un renouvellement normal du matériel.

[1] **Le taux de marge (excédent brut d'exploitation/valeur ajoutée) des artisans est bien supérieur à ce chiffre, mais il comprend la rémunération de leur travail.**



Source : INSEE-OEST publiée dans Entreprises 1992.
Chiffres du système intermédiaire de comptabilité d'entreprises, non comparables avec ceux des Comptes de la Nation.

Cette "plongée des marges" du transport routier de marchandises a eu lieu pendant une période (1986 - 1990) où l'ensemble de l'économie profitait de la bonne conjoncture pour retrouver une meilleure rentabilité, investir et se désendetter. Le développement du crédit-bail a contribué à accentuer cette plongée.

La baisse des prix plus accentuée en zone longue qu'en zone courte, pourrait laisser croire que la chute du taux de marge est beaucoup plus forte pour les entreprises de zone longue. Il n'en est rien : la chute affecte également les entreprises de zone courte, qui, semble-t-il, ont réalisé des gains de productivité moindres.

e) - un endettement qui s'accroît un peu plus vite que le chiffre d'affaires de 1985 à 1989. En fait l'endettement réel croît probablement plus vite encore en raison d'un plus grand recours au crédit-bail (estimation OEST).

Par ailleurs le secteur apparaît nettement sous-capitalisé, et le récent décret du 7 juillet 1992 obligeant les entreprises nouvelles à disposer d'un capital au moins égal à 21 000 F par camion ne modifie guère la situation lorsqu'on compare ce montant au prix d'un ensemble neuf (800 000 F pour un semi-remorque de 40 tonnes) et au chiffre d'affaires correspondant de l'ordre de 600 000 F par an.

En témoigne encore plus le fait que ce minimum de 21 000 F ne sera applicable que dans 5 ans aux entreprises existantes : preuve, confirmée par la CLTI, que bon nombre d'entreprises ne sont même pas à ce niveau de capitalisation.

Pour conclure, on peut affirmer qu'au cours de cette période de forte croissance du trafic qui a duré de 1986 au milieu de 1990, les gains de productivité du TRM ont été redistribués, et même au-delà, au seul profit des chargeurs. Les entreprises du TRM n'ont pas constitué les provisions qui leur permettraient de traverser la conjoncture moins favorable qui prévaut depuis la mi-1990. Cette situation est aggravée par une sous-capitalisation notable du secteur qui fragilise les entreprises.

1.4 - Des entreprises en évolution rapide, avec de forts taux de natalité et de mortalité

Il y avait en 1990 environ 32 000 entreprises de TRM, soit 28% de plus qu'en 1985, mais 35% de plus pour la zone courte et 18% pour la zone longue. Ce nombre s'est accru comme le trafic (source OEST).

Les petites entreprises (et artisans) de moins de 5 salariés représentent par rapport à l'ensemble des entreprises du TRM :

77 % du nombre	dont	68 % en zone longue,	et	84 % en zone courte
22 % des effectifs	dont	15 % en zone longue,	et	31 % en zone courte
16 % du C.A.	dont	12 % en zone longue,	et	24 % en zone courte
17 % des investissements	dont	14 % en zone longue,	et	30 % en zone courte

Le poids des petites entreprises augmente depuis 1985 dans le nombre d'entreprises et les effectifs; il diminue dans le chiffre d'affaires et les investissements (Source OEST).

On parle fréquemment d'un important taux de naissance et de mortalité des entreprises. Les données de l'INSEE-OEST font état d'un taux de création en 1991 de 13,5% et d'un taux de défaillance de 3,4% (les défaillances ne sont qu'une partie des disparitions) : les taux sont un peu supérieurs à ceux du restant de l'économie. Mais ils s'appliquent aux 62 000 entreprises du transport routier qui incluent le transport de marchandises, le transport de voyageurs, et 21 000 taxis. La DTT s'est efforcée, dans une note récente, de reconstituer les taux de natalité, de disparition et de défaillance de cet ensemble, taxis déduits, et elle aboutit à des chiffres sensiblement plus élevés, que retrace le tableau ci-après :

Démographie des entreprises du secteur des transports routiers [2]

	1987	1988	1989	1990	1991
Création	6 162	7 104	8 397	8 411	7 649
Nombre	33 131	37 322	39 660	40 089	40 100
Disparitions	1 971	4 766	7 868	8 400	n.d.
Défaillances	583	857	1 227	1 679	1 932
Mesure en % de la population					
Créations	18,6	19,0	21,2	21,0	19,1
Disparitions	5,9	12,8	20,1	21,0	n.d.
Défaillances	1,8	2,3	3,1	4,2	4,8

On rappellera que de 1986 à 1991 le taux d'entreprises en liquidation judiciaire varie de 0,9% à 1,4% dans l'ensemble de l'économie.

1.5 - Une situation sociale malsaine

En 1990, le TRM employait 246 000 personnes, dont 190 000 dans les entreprises de plus de 5 salariés, dont 130 000 en zone longue. On comptait également environ 180 000 roulants. L'effectif total n'était que de 181 000 en 1985 : il y a donc eu création de 65 000 emplois de 1985 à 1990 (Source : Enquête Annuelle d'Entreprises-EAE).

On comptait 22 000 demandeurs d'emplois en 1989, mais 28 000 en 1991 (Source OEST). Le taux de mobilité est de 15%, et 18% des salariés ont moins d'un an d'ancienneté en 1991 (Source : INSEE- enquête emploi). L'importance du taux de mobilité traduit une insatisfaction liée aux conditions de travail.

Le TRM souffre d'une sous-qualification et d'un sous-encadrement : on compte seulement 7 % des actifs ayant le baccalauréat ou plus, contre 10 % pour l'ensemble de l'économie et 42 % de personnes n'ayant aucun diplôme contre 34% (Source : INSEE-enquête emploi).

Le salaire brut moyen était en 1991 de 6 850 F/mois, le plus faible de tout le secteur transport (8 200F); le salaire brut des chauffeurs est toutefois plus élevé que le salaire moyen ouvrier dans l'ensemble de l'économie (5 950 F) (Source : INSEE - enquête emploi). Toutefois le temps de travail des chauffeurs est très élevé, si bien que le salaire horaire est plus faible que le salaire moyen ouvrier.

Le temps de travail des chauffeurs comporte un temps de conduite et un temps consacré à diverses activités (chargement, déchargement, formalités, attente, etc.). Ce dernier n'était rémunéré qu'aux 2/3 jusqu'en juillet dernier dans le cas de la zone longue ; il l'est maintenant à 85%.

---

[2] **Transports routiers de marchandises et de voyageurs, transports urbains de voyageurs**

Une enquête de l'INRETS réalisée en 1982-1983 a montré que 60% des chauffeurs avaient un temps de conduite supérieur à 40 h/semaine, à quoi il fallait ajouter de l'ordre de 30% de temps consacré à d'autres activités. Ce sont les chauffeurs de zone longue qui ont les temps de travail les plus élevés. Divers suivis de chauffeurs de zone longue ou en international ont été réalisés par des organismes divers sur une semaine entière : ils montrent des temps de travail atteignant parfois 70 heures, avec des temps de sommeil parfois réduits à quelques heures (voir Annexe n° 11).

1.6 - Des règles de concurrence et de sécurité peu observées

L'ensemble du secteur intègre en partie un non-respect des réglementations, ce qui provoque une tension sociale très forte car c'est principalement sur le chauffeur routier que se reporte directement ce non-respect au détriment de sa sécurité d'abord et de ses conditions de travail (par rapport aux législations applicables à d'autres secteurs salariés ou artisanaux). Ce non-respect, en permettant un abaissement anormal des prix, a également des conséquences sur le partage modal des trafics et peut-être sur l'organisation des entreprises de production et de distribution.

Trois dysfonctionnements majeurs dans les conditions de travail sont observées :

- des temps de conduite trop longs et de repos trop courts,
- des temps de travail excessifs.
- le non-respect des limitations de vitesse,

Les temps de conduite

Ceux-ci, comme les temps de repos, résultent d'une réglementation de sécurité et s'appliquent à tous, salariés et artisans. Ils sont régis par le règlement communautaire N° 3820 du 20 décembre 1985. La non application de ce règlement représente environ 70 % des infractions relevées sur route. Cette pratique peut s'accompagner de pratiques délictueuses (rapport DOGUET 90) comme le maintien hors service ou la détérioration des chronotachygraphes.

Les temps de travail

Ces règles ne s'appliquent qu'aux salariés du transport (et non aux artisans) et dérogent par des réglementations particulières au Code du Travail. Il ressort de l'enquête INRETS qu'en 1982 -1983 les durées moyennes de travail d'un conducteur étaient de près de 59 h/semaine ce qui est très nettement supérieur à la durée réglementaire de 50 h/semaine décomptée sur 2 semaines et 48 h/semaine décomptée sur 12 semaines.

Les limitations de vitesse

Les règlements les concernant sont nationaux et territoriaux et concernent la sécurité. De plus les véhicules de transport neufs doivent être équipés d'un limiteur de vitesse.

Le respect des limitations de vitesse est difficile à contrôler par les moyens classiques (cinémomètre) car les véhicules sont souvent équipés d'une radio de type CB qui leur permet d'être informés des contrôles par les autres véhicules. D'autre part aucune sanction n'est prévue en cas de débranchement du limiteur obligatoire, et de signalement par la CB ce qui est une lacune.

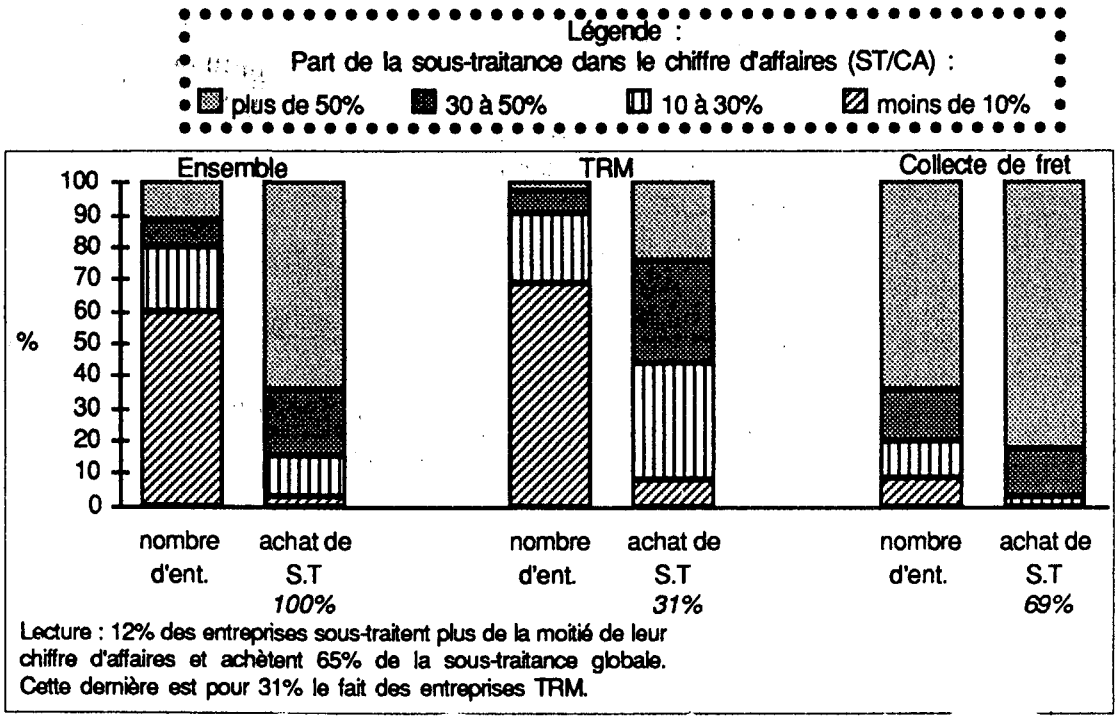
Des observations des services techniques montrent que 50 % des semi-remorques et trains routiers de plus de 19 t dépassent la vitesse limite de 80 km/h [1]

1.7 - La sous-traitance, parfois moyen de contourner les règles

La sous-traitance est une activité courante dans l'ensemble des secteurs d'activité et plus particulièrement dans le transport routier de marchandises du fait de la diversité des marchés et du caractère saisonnier et non symétrique des trafics.

Répartition des entreprises qui sous-traitent une part de leur activité selon leur activité principale et l'importance du chiffre d'affaires sous-traité *source : EAE 1989*

Avec répartition des achats de sous-traitance



Si le développement de la sous-traitance n'est pas anormal, il est possible d'en distinguer deux catégories :

- une sous-traitance fonctionnelle normale : le complément local d'un réseau national, sur des lignes où l'organisateur n'est pas implanté, pour des pointes de trafic particulières, etc. ;

- une sous-traitance de substitution qui correspond plus à une forme de salariat déguisé mais qui peut permettre à l'entreprise "cliente" de contourner les règles sociales. Cette sous-traitance, qui peut se dérouler dans des conditions saines financièrement et socialement, peut aussi atteindre des extrêmes excessifs (très faibles prix de traction à des sous-traitants contraints, transfert d'autorisations au sous-traitant, pressions (ou "incitations") des professionnels sur leurs salariés pour qu'ils s'installent à leur compte comme "artisans" sous-traitants, longs délais de paiement).

---

[1] **La vitesse limite sur autoroute est de 90 km/h depuis le 1er décembre 1992 pour les ensembles de plus de 12 t en charge.**

18

Les abus correspondant à la deuxième catégorie de sous-traitance doivent être corrigés car ils entraînent une paupérisation du secteur et une déviation des pratiques commerciales.

1.8 - Un secteur en difficulté

Au total, bien que le constat soit incomplet à la fois aux plans économique et social, les grandes lignes de la situation actuelle et de son évolution récente apparaissent clairement :

- un transport routier de marchandises, dont la qualité d'adaptation et de souplesse correspond bien aux exigences des marchés industriels et commerciaux,

- un marché déséquilibré par une surcapacité fréquente, plus forte temporairement dans une économie en faible croissance ou en régression,

- cette situation entraîne notamment par l'intermédiaire du marché spot, des prix trop bas qui ne couvrent plus les charges normales de fonctionnement et de renouvellement du capital,

- plus grave, cette situation conduit à "tirer" sur les conditions sociales du secteur (temps de travail, temps de conduite, participation syndicale dans les entreprises, sans évolutions significatives au cours des récentes années, formation et perfectionnement limités),

- elle conduit également à "tirer" sur l'application des réglementations relatives à la sécurité des transports (vitesses, surcharges, temps de conduite),

- elle conduit à développer et organiser une sous-traitance qui échappe aux règles de bonne conduite pour faire exécuter les transports à des prix très bas.

Ce constat n'est pas artificiellement noir ; il faut rappeler le développement rapide du transport routier, sa grande souplesse, son rôle fondamental dans l'activité économique du pays, pour regretter que ce développement se fasse de façon aussi précaire et ne permettant pas un progrès social correct et un fonctionnement convenable du marché.

II - UNE EVALUATION DE LA SITUATION

2.1 - Il n'existe pas de remède simple à cette situation

Le secteur des transports routiers de marchandises est un ensemble complexe et très diversifié d'entreprises (26 600 de 0 à 5 salariés et seulement 81 de plus de 200 salariés (Source : EAE 90) qui vont de l'artisan à l'entreprise organisatrice aux prestations complexes. De plus la majeure partie des acteurs est nomade dans l'activité quotidienne, ce qui rend difficile les concertations et la diffusion de l'information par les canaux habituels (hiérarchie, syndicats professionnels).

L'exercice de cette profession se déroule dans un contexte réglementaire théoriquement très contraignant par rapport aux autres secteurs d'activité des services. Ces réglementations ne s'appliquent d'ailleurs pas toujours à l'ensemble de la profession, par exemple réglementation sociale et de sécurité pour les entreprises avec salariés, réglementation de sécurité seule pour les artisans. Certaines des réglementations, par exemple celle relative au temps de conduite et de repos, sont déjà des règlementations communautaires, d'autres pas.

La nature de l'activité provoque une diversité des types de marchés qui vont de marchés "spot" qui correspondent théoriquement à des frets retours et où le prix est un prix d'opportunité, à des marchés réguliers où le prix de revient et la marge sont des critères importants.

Les modifications que l'on peut envisager doivent être conçues en vue de mieux associer tous les acteurs et non d'étendre le rôle de l'Etat dans le dispositif. Elles doivent s'accompagner également d'une meilleure liaison entre le social et l'économique.

La liste des infractions doit être actualisée (par exemple, le débranchement du limiteur de vitesse). Les sanctions doivent être réévaluées pour être supérieures au profit tiré de l'infraction, et réellement appliquées.

2.2 - Cette situation n'est pas nouvelle

Même avec la réglementation antérieure de capacité et de prix, le transport routier s'est développé de fait en suivant les règles du marché, celles-ci entraînant des déséquilibres de rentabilité quasi-permanents, sauf en période de haute conjoncture. Ce développement s'est accompagné en partie de non-respect de la réglementation.

La situation actuelle n'est donc pas seulement liée à la déréglementation qui s'impose par le fait de l'internationalisation des échanges et des acteurs ; elle est plutôt due au manque de régulation en France sur le marché des transports de marchandises.

Cette tendance n'est pas nouvelle.

Ainsi les évolutions de la réglementation concernant le transport routier de marchandises avaient tenté d'améliorer les conditions de concurrence entre modes, les conditions sociales et de sécurité du travail, par exemple:

- création de la Tarification Routière Obligatoire (TRO) pour garantir une protection du transport ferroviaire qui n'a plus été respectée dans ses prix planchers bien avant sa disparition réglementaire en Janvier 1989.

- mise en place du chronotachygraphe en 1974 pour le respect du temps de travail et des limitations de vitesse ;

- mise en place en 1985 d'un limiteur de vitesse obligatoire.

Déjà en 1980, 60 % des conducteurs travaillaient plus de 60 h par semaine et 53 % des entreprises contrôlées en 1979 étaient en infraction grave et chronique contre 22% qui respectaient strictement les textes (selon l'enquête conditions de travail de l'INRETS).

La pression liée à la réduction des stocks chez les chargeurs s'est accentuée au fil des années avec l'apparition des règles de gestion de la logistique globale des entreprises tant au niveau de la production qu'à celui de la commercialisation. Les contraintes qui en découlent sur les horaires de départ et d'arrivée par exemple ne sont pas toujours intégrées dans les contrats de transport par le paiement des temps d'attente.

2.3 - Cette situation n'est pas propre au seul secteur des TRM

On peut trouver des analogies dans les domaines aérien et maritime, où les surcapacités sur certains marchés conduisent à des désordres du même genre.

Le transport aérien pratique, depuis la dérégulation américaine, une guerre des tarifs qui s'étend aujourd'hui au monde entier mais en respectant la sécurité. Les conférences maritimes et les accords aériens ont pour objectif "d'éviter" la concurrence ruineuse décrite dans tous les traités d'économie. L'existence de "niches" évitant les trop fortes concurrences est de plus en plus limitée dans tous les secteurs du transport, ce qui provoque une partie de la crise du secteur au niveau mondial.

C'est le secteur du transport, dans son ensemble, qui est spécifique à cause des déséquilibres des flux d'échange et de ses capacités "mobiles" de production qui se portent sur certains marchés et permettent de les déséquilibrer au gré du comportement des transporteurs.

Il ne s'agit donc pas seulement de l'aptitude des entrepreneurs à gérer convenablement leur entreprise mais également d'un aspect spécifique de l'ensemble du marché des transports.

2.4 - A l'avenir les prix du TRM devraient augmenter

Les prix de transport relativement bas ont probablement induit une consommation forte du transport routier de marchandises ; il serait souhaitable pour un fonctionnement sain du secteur que ces prix augmentent. Plusieurs raisons poussent dans ce sens :

- le respect des réglementations qui augmentera les coûts ;

- l'intégration dans les coûts de transport de taxes liées à l'environnement, de nouvelles normes ainsi qu'une revalorisation des taxes d'usage des infrastructures afin de mieux prendre en compte les coûts réels et les externalités ;

- un rétablissement des marges des transporteurs afin d'assurer leur survie à long terme ;

- une réduction des capacités excédentaires qui devrait résulter de l'application des recommandations de ce rapport.

Les effets de cette augmentation des coûts seront limités, parfois spatiaux (relocalisation des lieux de production, mieux concentrés selon des schémas logistiques qui intégreront ces nouvelles contraintes au détriment de l'aménagement du territoire) et directs dans les produits de consommation (à l'identique de ce qui s'est produit dans le secteur automobile pour le pôt catalytique).

Afin de ne pas créer de distorsions, les règles environnementales seront établies au niveau européen.

On trouvera en annexe n° 3 une évaluation des effets sur les prix des diverses mesures auxquelles il faut s'attendre dans les années à venir.

2.5 - Une restauration des règles internes au secteur

La dégradation actuelle des conditions de concurrence a été amplifiée par un certain nombre d'entreprises marginales qui ont entraîné l'ensemble du secteur vers des attitudes délictueuses.

La restauration du respect par les entreprises des règles du droit social, du droit économique et du code de la route est un préalable au rétablissement d'une saine concurrence permettant une relance des progrès sociaux et économiques.

Les mesures prises par le Gouvernement à la suite des évènements de Juillet 1992 constituent un premier élément de réponse.

2.6 - L'Etat ne peut pas être le seul régulateur du système

L'Etat ne devrait pas être le seul régulateur du système, sauf à accroître considérablement le niveau de contrôle, ce qui est irréaliste et sans doute insupportable pour les préposés et les employeurs, lesquels dans leur majorité, n'appliquent pas intégralement les règles du jeu. Les organisations professionnelles devraient avoir un rôle majeur à jouer dans ce domaine. En tout état de cause, une refonte complète des conditions de contrôle et de sanction apparaît nécessaire.

2.7 - L'assainissement de la situation a nécessairement un coût

L'"assainissement" du secteur aura des coûts importants pour modifier les comportements. Ces coûts seront de deux types , économiques et sociaux, même s'ils sont liés.

Les coûts économiques correspondent à l'augmentation des fonds propres nécessaires pour cette activité et les pertes de capital dues à la sortie des entreprises "hors-règles". S'y ajoutent l'augmentation des charges liées aux modifications des conditions de travail des salariés du secteur en vue de leur rapprochement des autres secteurs économiques.

Les coûts sociaux sont liés aux pertes directes d'emploi dues à la sortie des entreprises "hors-règles". Ils peuvent être compensés par les créations d'emplois induites par un meilleur respect des réglementations.

III - RECOMMANDATIONS POUR LE COURT TERME

3.1 - De nombreuses décisions se prennent à Bruxelles

Il faut d'abord rappeler que, pour l'essentiel, les règles qui régissent l'activité du transport routier de marchandises sont maintenant définies et décidées à Bruxelles dans le cadre d'une politique d'harmonisation technique (poids et dimensions, émissions de gaz), fiscale, sociale (temps de conduite et de repos et leurs contrôles) et réglementaire (accès à la profession, gestion des autorisations).

Toute modification de ces règles passe donc par de longues discussions. C'est pourquoi les recommandations qui suivent, que l'on a voulu applicables très vite, consistent à appliquer plus strictement divers textes existants.

3.2 - L'économie de marché est la base du système

Il ne serait guère raisonnable de revenir sur les options fondamentales de liberté d'entreprendre et d'économie de marché appliquées au TRM. Ni l'environnement européen, ni l'environnement économique ne s'y prêtent réellement.

Le contrôle administratif de la capacité et des prix ne porterait que sur les seuls transporteurs français et laisserait ainsi le champ libre aux transporteurs étrangers. Par ailleurs, le passé a montré la quasi totale inefficacité d'un tel contrôle administratif imposé à des professions qui n'y souscrivent pas.

3.3 - Mettre en oeuvre les mesures décidées le 7 juillet 1992

Il s'agit d'abord de mettre en oeuvre les mesures décidées par le protocole du 7 juillet 1992, notamment :

- la disparition par étape des équivalences,

- la mise en jeu de la responsabilité du donneur d'ordres ou de l'employeur dans les conditions fixées par le décret 92-699 du 23 juillet 1992,

- l'application de la loi 92-1445 du 31 décembre 1992 relative aux relations de sous-traitance dans le domaine du transport routier.

Pour cette dernière on peut penser que la seule réalisation d'enquêtes ayant pour but de déterminer l'existence de pratiques tarifaires déloyales aura un effet de sensibilisation de tous les opérateurs. Un tel phénomène a déjà pu être observé à l'occasion dans d'autres secteurs.

Il faut rechercher par l'application de cette loi l'éradication rapide des situations inadmissibles.

3.4 - Appliquer rigoureusement les règles d'accès à la profession

Il s'agit de réguler la surcapacité existante ou plus précisément le flux de créations de nouvelles entreprises par des méthodes proches de l'économie de marché.

La situation financière des entreprises est déséquilibrée par l'absence de fonds propres et le niveau élevé de l'endettement en matériel roulant. Il faut donc tenter de remédier progressivement à cette situation en utilisant à court terme les moyens existants.

Le décret du 3 juillet 1992 déterminant l'accès à la profession prévoit des règles de financement, d'honorabilité et de niveau de formation [2]. Celles-ci doivent être appliquées avec une grande rigueur, avec vérification de l'origine des fonds propres. Ces règles sont insuffisantes et devront être renforcées à plus long terme, comme le montre l'exemple des Pays-Bas. L'achat du matériel roulant, à crédit uniquement, facilite au-delà du raisonnable la croissance de la capacité de transport. Des règles moins laxistes de financement devront être trouvées avec les constructeurs, les banques et les organismes de crédit-bail (voir 4.6 g et annexe n° 9). La totalité de la charge financière ne peut pas continuer à être reportée sur l'avenir, ce qui conduit l'entreprise à rechercher à tout prix la croissance de ses prestations au détriment de ses marges. L'appréciation du niveau de formation devra également être effectuée avec plus de rigueur, afin d'éviter la création de fausses entreprises.

En période de basse conjoncture, un entretien avec chaque postulant sur son projet de motivation pourrait être organisé afin de resserrer temporairement l'accès à la profession; un audit rapide serait effectué six mois après le début d'activité (proposition de la FNTR).

3.5 - Eliminer les entreprises au comportement anormal

Deux types d'entreprises semblent peser sur le marché qu'elles orientent par leur comportement extrême :

- des entreprises ou artisans qui ne subsistent qu'en étant très au-delà de toutes les règles du jeu,

- des entreprises en difficulté qui essaient de s'en sortir par des méthodes de gestion qui privilégient uniquement le court terme et ne rémunèrent plus leur capital physique.

Dans les deux cas, il s'agit de :

- repérer ces entreprises par un système d'indicateurs, à partir notamment de l'examen systématique des bilans d'entreprise déposés aux greffes des Tribunaux de Commerce,

- de leur donner, via **les Tribunaux de Commerce** [3], des objectifs de redressement et des règles strictes de gestion et de sécurité à respecter avec un contrôle d'experts connaissant les TRM ;

- retirer entièrement ou partiellement (en nombre, ou pour un temps limité) des autorisations par le moyen des commissions de sanctions administratives qu'il convient de réactiver ;

- mettre fin le plus rapidement possible à leur fonctionnement si aucun progrès n'est constaté.

---

[2] **L'article 2 du même décret précise le délai dans lequel ces mêmes règles s'appliquent aux transporteurs déjà installés.**

[3] **Sur le rôle que peuvent jouer les Tribunaux de Commerce, voir annexe 4.**

26

Par ailleurs, après dépôt de bilan, le transporteur devrait apporter une preuve de son honorabilité avant toute reprise d'actif, c'est-à-dire qu'il n'a pas eu par le passé un comportement déloyal et contraire aux règles de sécurité.

3.6 - Créer des lieux de rencontre entre professionnels

Les structures professionnelles, organisées pour être les interlocuteurs des pouvoirs publics nationaux ou communautaires, ne disposent que de faibles moyens de fonctionnement pour assurer des services à leurs mandants. Il semble souhaitable d'aider la profession à mieux jouer ce rôle. Il faudra pour ce faire prendre en compte la dispersion des entreprises sur **le plan local**, départemental et régional.

Les missions à remplir qui concernent tant le court terme que le long terme, pourraient couvrir :

- l'information et la communication,
- l'analyse du marché,
- l'analyse des prix de revient,
- le conseil de gestion,
- la discussion en commun des problèmes,
- l'examen des questions sociales,
- une gestion commune des déséquilibres constatés,
- la concertation entre acteurs du marché,
- la définition de normes de qualité.

Cette démarche doit être aidée par les Pouvoirs Publics intellectuellement [4] et financièrement dans le cadre des crédits actuels par le moyen de contrats de progrès, mais elle doit être menée à l'initiative des professions, afin de retrouver un dialogue réel et local entre les diverses entreprises du secteur en vue de résoudre les problèmes concrets qui se posent.

Cette dernière mesure qui pourrait faire partie d'un **contrat de progrès** avec les Pouvoirs Publics peut constituer l'amorce d'une évolution indispensable du transport routier vers davantage de qualité et de valeur au détriment de la simple prestation constituée par le tractionnariat. Il s'agit d'un changement de culture privilégiant la rentabilité et les marges, la bonne gestion, et non le trafic à tout prix ou le chiffre d'affaires. Ce sont ces orientations qui guideront les propositions indiquées plus loin, pour le plus long terme en vue d'une meilleure efficacité économique.

3.7 - Faire appliquer les règles d'organisation sociale

Beaucoup d'entreprises de TRM appliquent mal les règlements sociaux de base (délégués syndicaux, CHS, etc pour celles qui y sont soumises, comptabilisation et paiement des heures supplémentaires). L'action des inspecteurs du Travail et de la Main-d'Oeuvre des Transports devrait être orientée vers un meilleur respect par les entreprises de ces règles. Ce n'est pas uniquement par le biais de sanctions que ce résultat doit être obtenu, mais plus par une action d'information et de persuasion, suivie seulement de sanctions si aucun progrès n'est constaté.

3.8 - Les propositions du ressort de l'Etat peuvent être mises en oeuvre immédiatement par voie de circulaire

---

[4] **Notamment en liaison avec un réseau d'Observatoires Régionaux des Transports en cours de mise en place dans les DRE, en concertation avec la profession.** 27

28

IV - RECOMMANDATIONS POUR LE LONG TERME

4.1 - Les orientations communautaires

Le récent Livre Blanc sur les Transports (Décembre 1992) soumis par la Commission des Communautés Européennes au Conseil des Ministres propose quelques orientations pour la politique commune des transports à long terme.

Trois d'entre elles concernent plus particulièrement nos travaux :

- le développement de réseaux d'infrastructure transeuropéens, notamment routiers et autoroutiers et de transport combiné fluvial, maritime, et ferroviaire, pour assurer la cohésion de la Communauté, développement que la récente initiative de croissance décidée par le sommet d'Edimbourg devrait permettre d'accélérer,

- la préconisation que chaque mode de transport paie son coût complet d'infrastructure, externalités comprises, afin d'éviter les gaspillages économique dûs à une sous-tarification, gaspillages qui peuvent conduire à des délocalisations de production et à des politiques de flux trop tendus,

- enfin, une modification et une simplification de la réglementation sur les temps de conduite et de repos du transport routier, réglementation jugée trop complexe pour être appliquée réellement, et la prise en compte de la proposition française de réglementer ultérieurement les temps de travail au niveau communautaire.

En dehors de la première orientation pour laquelle des décisions proches doivent être attendues, il est cependant à craindre que les avancées dans les domaines de l'imputation des charges d'infrastructures (en cours depuis 1965) et des réglementations de sécurité et sociales nécessitent d'autant plus de temps que leur mise en oeuvre est complexe.

4.2 - Des conditions sociales à revoir

Les conditions de travail des conducteurs routiers sont marquées par un écart considérable entre les pratiques habituelles dans certains des secteurs du TRM et la règlementation ou la convention collective, ainsi que par un écart entre les normes limites applicables entre salariés et non salariés, tout particulièrement pour ce qui concerne les temps réels de travail.

L'absence de clarté sur le problème des horaires effectifs entrave la discussion conventionnelle de branche en matière salariale, empêchant la mesure précise de l'incidence de toute revalorisation salariale. La fixation des salaires dans la petite entreprise s'effectue souvent par compromis précaire entre employeur et conducteurs, l'apport conventionnel se réduisant souvent au déclenchement de pourcentages d'augmentation.

Il faut également noter les faibles avancées depuis de nombreuses années ainsi que les faibles moyens d'observations et d'expertise consacrés par les organisations professionnelles et syndicales, par manque de moyens financiers et de représentativité.

Cette situation de départ ne facilite guère le dialogue social au niveau de la branche, en particulier pour l'évolution de la convention collective, car l'écart entre pratiques et réglementation est, dans de nombreux cas trop important pour être résorbé en une seule étape, ce qui met les partenaires sociaux dans l'embarras de définir des objectifs d'amélioration du réel qui ne respecteraient pas la réglementation.

En outre, aucun objectif à long terme ne semble facile à fixer car la situation moyenne en Europe parait voisine de la situation française ; la concurrence est forte, le temps de travail constitue un élément essentiel de la compétitivité des entreprises, ce qui conduit à souhaiter une harmonisation au niveau européen, comme l'a proposé le gouvernement français dans le mémorendum qu'il a déposé à Bruxelles.

Ces difficultés de visibilité ne doivent pas conduire à l'immobilisme, car la situation actuelle n'est pas acceptable dans certains secteurs et elle risque de détourner les jeunes de chercher des emplois de conducteurs. Ainsi par exemple, des pénuries de chauffeurs semblent déjà apparaître aux Pays-Bas.

Quelques recommandations pourraient faciliter les avancées des partenaires sociaux :

En matière de qualification professionnelle des chauffeurs, il convient de proposer un relèvement de la qualification exigée des nouveaux chauffeurs, en visant l'augmentation du nombre de CAP, de CFP, de BEP, voire d'autres formations, élémentaires, dans le cadre des Certificats de Qualification Professionnelle évoqués à la page 30.

Il convient également de repenser le contenu des qualifications en tenant compte des formations actuelles.

Si l'on veut viser les seuls salariés, il paraît possible d'agir par voie conventionnelle. Si l'on veut toucher tous les conducteurs y compris les transporteurs tractionnaires, il faut vraisemblablement un texte législatif ou réglementaire [5].

En matière de stabilité dans la profession, nous proposons de définir l'ancienneté dans les métiers de conduite, non plus en référence au seul employeur, mais à l'ancienneté d'exercice du métier dans les emplois successifs de conducteur (certificats de travail faisant foi), afin de favoriser la stabilité dans la profession et la meilleure capitalisation de la formation et de l'expérience professionnelle. La convention collective pourrait en discuter.

En matière de durée du travail et de dialogue social, il convient de :

- mettre en place avec l'administration un observatoire plus précis des temps de travail.

- poursuivre la prise en compte à 100 % de tous les temps dans la définition du temps de travail, à la fois pour des raisons d'équité et de clarté, et, naturellement, dans la rémunération des salariés.

- fixer des objectifs réalistes de réduction progressive des durées de travail réelles, dans les secteurs où elles excèdent un seuil à définir, en s'aidant d'une négociation collective différenciant les secteurs d'activité sur ce point précis, selon l'importance des temps d'attente et des tâches annexes à la conduite, et les modes d'organisation des voyages.

- corrélativement, définir un mode de calcul praticable du repos compensateur à partir d'un seuil réaliste qui reste à définir,

- améliorer le dialogue social, en renforçant le rôle des organisations sociales, (création d'un concept de délégués interentreprises, lieux de rencontre ou de permanence...), en renforçant les moyens des interlocuteurs des deux camps de la négociation de branche, et en mutualisant les charges nouvelles qui en découleraient.

---

30 [5] **La Direction de la Prévision exprime ses réserves sur cette orientation.**

4.3 - Les acteurs du TRM sont les chargeurs, l'Etat dans les cadres national et communautaire et sous plusieurs aspects, la profession c'est-à-dire aussi bien les représentants des chefs d'entreprises que ceux des personnels salariés.

L'objectif des chargeurs est d'obtenir le service de la meilleure qualité au moindre prix. La réglementation leur donne aujourd'hui une responsabilité dans la façon dont les règles, de sécurité notamment, peuvent être respectées au cours de l'exécution du service qu'ils demandent. Il faut qu'ils prennent conscience qu'il n'est pas de leur intérêt de peser trop lourdement sur les prix au risque que la qualité et la disponibilité, notamment dans les zones rurales, du service offert soit sacrifiée ou les règles transgressées. Ils doivent également être conscients que sous l'effet des orientations prises à Bruxelles et d'un meilleur respect des règles, les prix auront tendance à monter dans les années à venir. L'annexe n° 3 fournit des indications sur ce sujet.

Les auxiliaires de transport qui sont affrêteurs ne peuvent pas être séparés des entreprises du transport routier de marchandises dans leur rôle sur le marché concernant l'offre de transport et la formation des prix. Les grands groupes assurent les diverses fonctions ; les auxiliaires servent de service commercial aux artisans et ce qui a été écrit au paragraphe ci-dessus leur est applicable.

Restent l'Etat et la profession : avant de formuler les recommandations les concernant, on définira leur rôle.

4.4 - <u>Pour l'Etat, un rôle confirmé</u>

L'Etat a trois rôles à exercer :

- **un rôle régalien : assurer la sécurité en fixant les règles de comportement de tous les usagers de la route (code de la route), et en en contrôlant l'application**

- **un rôle réglementaire : fixer les règles sociales d'emploi des personnels et, dans le cadre de l'économie de marché les règles du jeu de la concurrence et bien entendu en contrôler l'application.**

- **un rôle d'incitation : encourager et favoriser en coopération avec les partenaires sociaux, l'amélioration de la productivité et de la compétitivité et par là le progrès économique et social.**

- **en outre l'Etat a la responsabilité de construire et d'exploiter les infrastructures routières nationales.**

A partir de 1986, l'Etat a abandonné le contingentement des autorisations et la fixation des prix : économie de marché oblige, sur le principe de laquelle il est hors de question de revenir. Cela ne veut pas dire pour autant que l'Etat n'a plus de rôle à jouer dans ce secteur de l'économie ; bien au contraire, il lui reste **deux importantes** tâches à assumer que nul autre que lui ne peut remplir.

4.4.1 - **La première** n'est pas différente de celle qui lui revient dans tous les autres secteurs de l'économie : c'est en effet à l'Etat de fixer les règles précises du jeu dans le cadre de l'économie de marché de telle sorte que s'instaure un environnement favorable à l'amélioration de la compétivité et au progrès social. Il lui revient ainsi de fixer le niveau de compétence, d'honorabilité et de capacité financière pour pouvoir **accéder à la profession**, en application des directives européennes, de façon à ce que les entreprises qui se créent soient en mesure de fournir un service de qualité au meilleur prix.

Il lui revient également de s'assurer que les moyens permettant aux chefs d'entreprise et à tous les personnels d'accéder **aux niveaux de compétence** requis sont bien en place. Ces moyens sont le système éducatif de base, mais aussi des formations spécifiques que les professionnels sont les mieux à même de délivrer. Et c'est bien pourquoi l'Etat soutient financièrement les actions de l'AFT et de PROMOTRANS par des subventions spécifiques. C'est bien pourquoi également l'Etat a mis à disposition des chefs d'entreprise soucieux d'améliorer leur gestion une aide leur permettant de réduire le coût des consultants auxquels ils peuvent faire appel (FRAC - Transport pour un montant annuel de 9 MF). Cette amélioration pourra également faire l'objet de sessions de formation continue de la part de l'AFT et PROMOTRANS.

Le transport routier de marchandises est un secteur dans lequel se posent des **problèmes particuliers d'emploi** des conducteurs routiers, surtout pour ce qui concerne la zone longue. Distinction entre temps de conduite et temps de mise à disposition (attente, formalités, chargement, déchargement), ce dernier n'étant pas compté et rémunéré pour sa valeur entière (par exemple 65 % jusqu'au 7 juillet dernier, 85 % depuis pour la zone longue), fixation de temps minimum de repos, non cohérence entre une réglementation française qui traite du temps total de travail et une réglementation communautaire qui ne traite que des temps de conduite et repos,... Cette situation particulière, qui met en jeu à la fois le bien-être des conducteurs et la sécurité de tous les usagers de la route, appelle l'Etat à intervenir dans la fixation des règles tant communautaires que nationales et dans le contrôle de leur respect. Ce respect sera d'autant plus grand qu'une volonté politique claire sera affichée, que les contrôles seront efficaces et les sanctions plus pénalisantes qu'aujourd'hui. Ceci pose le problème des conducteurs non salariés.

L'Etat peut également s'intéresser à ce que les **améliorations de la productivité** profitent équitablement aux trois parties prenantes que sont les chargeurs, les entreprises et les personnels : en fait dans ce domaine, son rôle est surtout d'établir l'information économique permettant aux acteurs de prendre conscience de ce qui se passe ; mais ce n'est pas à l'Etat d'intervenir dans les prix de vente, sauf à veiller à ce que les règles d'une concurrence loyale ne soient pas transgressées (loi sur la sous-traitance) ; il ne peut cependant pas se désintéresser des négociations entre représentants des chefs d'entreprise et représentants des personnels salariés ; il peut pousser dans le sens du progrès social à chaque fois que cela lui paraît possible, tout en incitant les partenaires sociaux à prendre leurs responsabilités dans la définition et la promotion de ce progrès social.

Mais dans ces trois derniers domaines, l'Etat ne peut pas et ne doit pas tout faire. C'est à la profession de s'organiser pour diffuser au maximum toutes actions susceptibles de concourir à l'amélioration de la productivité et au progrès social.

Il revient aussi à l'Etat de **faire payer** au Transport Routier de Marchandises, par le biais de la fiscalité, **la totalité des charges** que celui-ci fait peser sur la collectivité.

Cette prise en charge ne doit être ni un moyen de fausser le jeu de la concurrence entre modes, ni la source de distorsions entre les transporteurs de différents Etats notamment au sein de la Communauté Européenne. C'est pourquoi il conviendrait d'harmoniser au niveau communautaire tant les modalités des coûts d'ores et déjà mesurables, que la mesure des coûts environnementaux encore mal appréhendés.

Nous n'en dirons pas plus sur ce sujet, que le Conseil Général des Ponts-et-Chaussées étudie de son côté : il devra d'ailleurs le faire dans la perspective d'une prise en compte des externalités positives et négatives [6], ainsi que le préconise le Livre Blanc de la Commission des Communautés Européennes.

4.4.2. **La seconde tâche** qu'il revient à l'Etat d'assumer est de fixer, dans un cadre européen, les règles visant à assurer le maximum de **sécurité** à tous les usagers de la route, et à en assurer le respect. Les règles concourant à la sécurité ne sont pas seulement celles du Code de la Route qui définit les comportements du conducteur en diverses circonstances, les vitesses limitées et les charges maximum à l'essieu, mais également celles relatives aux temps de conduite et de repos. Sur ce sujet, l'Etat doit s'assurer que cet ensemble de règles est facilement compréhensible et applicable.

Mais là encore, l'Etat ne peut tout à lui seul. **Toute réglementation**, y compris celle qui concerne la sécurité, est d'autant mieux respectée **qu'elle est concise, simple, claire, admise**. S'il est bien du rôle de l'Etat de concevoir une réglementation répondant aux quatre premiers qualificatifs, le dernier engage la profession. Au lieu de considérer par exemple les règles de sécurité, en matière de vitesse, temps de conduite et de repos comme des obstacles à une réduction de leurs coûts, les chefs d'entreprise devraient les considérer comme des facteurs d'amélioration de la fiabilité de leur service, de réduction de leurs coûts d'assurance, de meilleure acceptabilité de leur activité par les autres usagers de la route. Les donneurs d'ordre devraient avoir les mêmes perspectives. C'est le message que devraient faire passer les organisations professionnelles, en se fondant sur l'expérience et les résultats de quelques entreprises exemplaires.

Aujourd'hui, face aux trois rôles que l'on a défini en tête de ce chapitre, nous proposons trois objectifs pour la période du XIe Plan qui s'ouvre :

- améliorer la sécurité en renforçant le contrôle, ce qui suppose une meilleure utilisation des moyens existants et des moyens supplémentaires,

- améliorer les conditions de travail des conducteurs, en assurant un meilleur respect des réglementations actuelles et en réduisant les situations extrêmes (là aussi par le contrôle d'un plus grand nombre de disques),

- veiller à un meilleur respect des règles du jeu de la concurrence loyale et faciliter des progrès de productivité qui ne se fassent pas au détriment de la sécurité et des personnels, afin de favoriser une restauration des marges des entreprises.

---

[6] **Cf Rapport Transports 2010.**

4.5 - Un rôle élargi pour les organisations professionnelles

Outre les rôles traditionnels de négociation sociale et de représentation auprès des Pouvoirs Publics, les organisations patronales ont elles aussi plusieurs rôles à jouer :

- **un rôle dans la formation professionnelle**
- **un rôle d'aide à la gestion des entreprises**
- **un rôle d'amélioration de la qualité du service offert**
- **un rôle de régulation du marché**

Ces divers rôles sont plus ou moins bien joués aujourd'hui.

Le **rôle d'alerte** des Pouvoirs Publics est convenablement assumé : récemment encore la profession s'est employée à leur faire connaître ses soucis de réduire des délais de paiement abusivement longs et d'impliquer la responsabilité des donneurs d'ordre dans le respect des réglementations. Le rôle de négociation sociale est plus difficilement assumé.

En matière de **formation professionnelle**, l'AFPA, l'AFT et PROMOTRANS organisent de bonnes formations du personnel, mais ne touchent qu'une fraction limitée des personnels qui pourraient être concernés. L'AFT et PROMOTRANS sont des créations des organisations professionnelles patronales de transport. Elles collectent la taxe d'apprentissage. Elles ont passé des conventions avec les Ministères des Transports, de l'Education Nationale et du Travail et bénéficient de ce fait de subventions. Les Régions leur attribuent des subventions d'investissement. Une formation complémentaire des conducteurs aboutissant à une qualification professionnelle existe, mais ne touche que 8 000 conducteurs par an. L'AFT organise également une formation à la gestion pour les chefs de Petites et Moyennes Entreprises.

En matière **d'aide à la gestion**, la CLTI par exemple, à l'aide de sa banque de données SAFIDELT notamment et des conseils qu'elle est en mesure de dispenser, apporte une aide précieuse que n'utilise malheureusement qu'un petit nombre de ses 1 700 adhérents.

Pour ce qui concerne la procédure **d'assurance qualité** du service offert, tout reste à faire puisque seulement 2 entreprises françaises sont certifiées ISO 9002, contre 25 aux Pays-Bas. Il est vrai que cette procédure vient seulement d'être mise en place, et que son coût est élevé. Une quarantaine d'entreprises ont engagé la démarche (voir annexe n° 6). Il faut en inciter d'autres à le faire.

Le rôle de **suivi** et **de régulation du marché** pourrait être développé en complément du rôle des Pouvoirs Publics. La profession devrait assurer un suivi fin de la situation des prix sur des marchés spécifiques.

De façon générale, **l'implication de la profession est largement insuffisante** dans notre pays. Elle seule peut entreprendre les actions directes auprès des entreprises qui sont susceptibles d'assurer la bonne santé de ce secteur de l'économie et que l'on va détailler un peu plus loin. Elle seule peut modifier la culture de la profession au profit d'une approche de promotion de la qualité, de la valeur ajoutée, de la restauration des marges. Cette profonde évolution pourrait constituer l'essentiel du **contrat de progrès** déjà mentionné entre les représentants des entreprises, des personnels salariés et l'Etat.

C'est dans le but de voir sur place une réalisation de ce genre qu'a été organisé pour les membres du groupe de travail un voyage aux Pays-Bas dont on trouvera le compte rendu en annexe n° 5.

En ce qui concerne les entreprises :

4.5.1 - Avant d'aborder les actions possibles au niveau des organisations patronales, on va d'abord examiner celles qui sont du **niveau des entreprises**. Ce que l'on va dire est déjà connu et mis en oeuvre depuis longtemps dans un grand nombre d'entre elles. Mais compte tenu de l'hétérogénéité du secteur, ce rappel peut être profitable à certains, et en tout cas il permet de fixer le cadre conceptuel.

a) Pour ce qui concerne la conception du produit, les entreprises devraient se définir une **stratégie**, soit de diversification, soit de concentration sur un créneau, en évitant une position mal définie souvent inconfortable.

Le métier de base du transporteur, limité à la seule traction, dégage peu de valeur ajoutée, même si la sous-traitance était mieux rémunérée. Pour mieux le rentabiliser, il faut soit se spécialiser sur des créneaux (de clientèle, géographiques, par nature de fret), ce qui est accessible à de petites entreprises, soit se diversifier, ce qui n'est accessible qu'à de plus grosses. Il est aussi possible de pallier dans une certaine mesure cet inconvénient :

- par une massification de l'activité, favorisée par la concentration des firmes,
- par une forte productivité, (dans les limites permises par la loi),
- par une politique de qualité,
- par une meilleure maîtrise de la négociation

Les stratégies de diversification consistent quant à elles à étendre l'activité sur les domaines connexes du transport (commission, logistique, location, entretien...) pour en améliorer la valeur ajoutée.

Dans tous les cas de figures, un meilleur professionnalisme apparaît comme un facteur-clé de succès. Dans certains cas, un effet de taille peut être intéressant.

b) En ce qui concerne **l'action commerciale**, les entreprises gagneraient à s'attacher des cadres de qualité et des hommes mieux formés, dans les métiers commerciaux comme dans les autres domaines du management. Le recours à des cadres à temps partagé entre plusieurs entreprises est une solution à développer.

Les techniques de la négociation commerciale devraient être mieux apprises et appliquées de manière à mieux gérer les véritables rapports de forces entre les parties en présence. Trop souvent les petites entreprises mésestiment les contraintes de leurs interlocuteurs et ne savent pas dire non quand il le faudrait. Ceci vaut aussi pour les petits chargeurs.

Les méthodes de sélection du portefeuille de clientèle devraient être promues de préférence à des logiques "ramasse-tout".

c) En tout état de cause **les méthodes d'exploitation** devraient être améliorées : notamment une comptabilité analytique simple et fiable prenant en compte les charges fixes et leur amortissement au même titre que les coûts variables pourrait être mise au point dans chaque entreprise. Des prix de revient devraient être définis préablement aux négociations d'autant plus que les devis sont parfois conclus dans l'urgence (prix "spots" par exemple).

La rationalisation des activités devrait être recherchée continuellement, soit par l'amélioration des techniques (radio-téléphones, informatique embarquée...) soit par la mise au point des procédures (roulements, entretien préventif...).

d) Les entreprises devraient être sensibilisées à l'intérêt d'être dotées **d'une structure et d'une gestion financières** adéquates, et notamment d'une capitalisation convenable [7]. A cet égard, les dispositions réglementaires concernant le minimum de 21 000 F par camion en termes de capital devraient être considérées de manière plus positive, d'autant plus qu'elles sont très modérées, voire même insuffisantes. Il convient d'analyser leur impact sur le nombre de créations d'entreprises et d'envisager de relever ce seuil dans les conditions indiquées au paragraphe 4.7.f. Dans le même ordre d'idée, la constitution de sociétés unipersonnelles devrait être encouragée plutôt que le statut d'artisan.

Les entreprises devraient considérer avec davantage de bienveillance des montages faisant intervenir des financements externes (joint-ventures, mise en oeuvre de quasi-fonds propres par création le cas échéant par la profession d'un fonds spécialisé,...).

Le recours à l'endettement devrait être mieux maîtrisé tant en ce qui concerne les plafonds à ne pas dépasser que la négociation des conditions financières et la durée des emprunts. A cet égard, il y aurait avantage à ce que cette durée soit mieux adossée à la durée de vie économique des véhicules. Dans un même ordre d'idées il serait plus adéquat dans une optique de long terme, d'allonger les durées d'amortissement comptables.

La gestion de trésorerie devrait être abordée avec davantage d'attention en incluant à part entière dans les négociations commerciales les questions de délais de paiement et de qualité des signatures. Bien entendu il s'agit d'un problème difficile qui requiert l'assistance de l'ensemble de la profession.

e) Enfin, en lien avec l'objectif de réduction progressive du temps de travail, les entreprises les mieux gérées devraient rechercher en liaison avec les chargeurs **des innovations en matière d'organisation du travail**, par exemple diminution du nombre de jours de travail à l'instar de ce qui se fait dans l'industrie, fonctionnement en navettes...

---

[7] **La CLTI aurait souhaité que l'Etat intervienne avec des moyens financiers pour accroître les fonds propres des entreprises ; s'agissant d'un problème général des entreprises françaises, le groupe a estimé ne pas pouvoir reprendre cette proposition.**

On constate en effet que l'application de réglementations de temps de travail rigoureuses (aviation, chemin de fer) suppose une dissociation du couple équipage - matériel. Cette solution n'est pas directement transposable aux petites entreprises ou aux artisans. Le transport routier doit donc trouver de nouvelles formes d'exploitation qui concilient la productivité et les rythmes de vie. Ces formes ne sont sans doute pas les mêmes selon qu'il s'agit de transport permettant le retour quotidien à domicile ou de transport à grande distance nécessitant plusieurs jours sans retour au domicile.

Cela suppose un investissement important pour définir et tester les innovations possibles. Cet investissement pourrait être financé en priorité par la profession, et accompagné par l'Etat, pour sortir enfin d'une situation bloquée en repensant l'organisation même de la production du transport avec la logistique du chargeur, et en utilisant les méthodes modernes de gestion des flottes s'appuyant sur les aides procurées par les technologies modernes embarquées (radiotéléphone, aides à la navigation, etc.).

En ce qui concerne les organisations patronales :

4.5.2 - Le rôle **d'aide à la gestion** pourrait se concrétiser par la mise à disposition des entreprises :

- des données globales recueillies, traitées et commentées par l'observatoire économique et social dont la création est recommandée au paragraphe suivant,

- de méthodes de calcul pour établir des barèmes par entreprise donnant aux chefs d'entreprise des bases de comparaison avec les prix qu'ils pratiquent,

- d'un plan de comptabilité analytique simple,

- de listes de spécialistes aux compétences vérifiées, prêts à travailler en temps partagé.

4.5.3 - Le rôle d'amélioration de la **qualité du service** offert pourrait consister à encourager et favoriser les entreprises désirant s'engager dans une politique de qualité conduisant à la certification par norme ISO 9002 délivrée en France par l'AFAQ. Un vaste mouvement de certification des entreprises industrielles est commencé, les entreprises et auxiliaires de transport à commencer par ceux qui ont une activité internationale vont devoir suivre (voir annexe n° 6).

A l'heure actuelle cette norme, conçue pour les grandes entreprises est inadaptée pour les PME et son obtention trop coûteuse pour elles (de 0,5 à 1 MF).

L'action de la profession pourrait être d'une part, de simplifier ou de collectiviser la procédure, d'autre part, d'induire un effet d'osmose progressive entre les grandes entreprises titulaires de la norme, et les petites entreprises qui sont souvent les sous-traitantes des premières.

Dans un autre ordre d'idée, les critères de qualité pourraient être étendus au respect par l'entreprise certifiée des règlements de sécurité routière. Par analogie avec le crédit d'impôt "Recherche", un crédit d'impôt à la certification qualité pourrait être mis à l'étude [8].

4.5.4 - Le rôle de **régulation du marché** comporte des actions en direction des entreprises et une participation active à certaines actions de l'Etat. En direction des entreprises, la profession devrait envisager de :

a) **élaborer un guide de la négociation commerciale** qui reprendrait les différentes étapes des techniques de négociation ; il s'agirait notamment d'aider l'entreprise à estimer à sa juste proportion l'intensité de la pression exercée par l'interlocuteur. Il est en effet fréquent que des négociateurs insuffisamment préparés cèdent plus qu'il ne serait nécessaire, ce qui entraîne les prix à la baisse.

Le guide développerait l'idée que le prix n'est pas le seul terme de la négociation. Les délais de paiement, la qualité des services, la santé financière des interlocuteurs entrent en ligne de compte. Il en est de même pour les délais de chargement/déchargement et d'attente, dont une négociation fine avec les chargeurs pourrait générer de forts gisements de productivité. Le guide encourageait au recours à des contrats écrits.

Les organisations spécialisées dans la formation (AFT, PROMOTRANS) pourraient en assurer la promotion. Ce guide pourrait aussi être diffusé auprès des chargeurs par les Chambres de Commerce et d'Industrie.

b) entamer avec les diverses branches de chargeurs **une négociation sur les temps de chargement et d'attente**. Il y a là d'importants gisements de productivité, qui pourraient être utilisés en priorité pour la restauration des marges et le progrès social (diminution du temps de travail).

c) aider à l'établissement et à l'utilisation de **méthodes de calcul de devis** par entreprise, détaillés et pratiques, prenant en compte les temps d'utilisation des personnels et des véhicules et les kilomètres parcourus.

d) **promouvoir des services d'aide à la coopération entre entreprises**. Dans les cas où la taille des entreprises est un facteur-clé de succès, il serait en effet souhaitable de favoriser des regroupements plus ou moins formels (fusions, GIE, coopératives, réseaux d'entreprises) et de fournir des incitations à la coopération inter-entreprises.

e) **Instituer une charte du bon conducteur** pour placer la bonne conduite au rang de facteur de valorisation individuelle et de qualité de services. Le premier objectif consisterait à rendre systématique, d'ici la fin du XIe Plan, une formation professionnelle minimale pour le conducteur se traduisant pour celui-ci par l'obtention d'un CAP, d'un BEP, d'un CFP ou d'un CQP (Certificat de qualification professionelle) ce dernier étant accessible soit par la formation permanente dans le cadre, par exemple, d'une formation de six semaines, au-delà de l'obtention du permis de

38

[8] **La Direction du Budget a exprimé ses réserves sur cette proposition.**

conduire. Les partenaires sociaux auraient à finaliser une telle proposition dans le cadre de la prochaine négociation de la convention collective (voir à ce sujet la proposition de l'AFT en annexe n° 8).

La mise en place d'un tel dispositif conduirait à ce que tous les nouveaux conducteurs entrant dans les entreprises du compte d'autrui (de 15 à 20.000 par an) aient suivi l'une de ces formations à l'horizon de la fin du XIe Plan.

Dans un deuxième temps, ou parallèlement, la carte professionnelle de conducteur existante pourrait être modifiée pour être à la fois liée à la formation professionnelle évoquée ci-dessus et également aux bons comportements du conducteur ; elle serait retirée en cas d'infractions graves ou répétées. Elle pourrait conduire à un avantage matériel pour les conducteurs (années d'ancienneté, comme c'est le cas aujourd'hui pour les CAP, maintien de l'ancienneté en cas de changement d'employeur...).

f) Avec l'Etat, la profession participe déjà au contrôle du respect des réglementations ; ell devrait s'attacher tout particulièrement au respect de celles qui touchent à l'exercice d'une concurrence loyale. Les **bourses de fret** télématiques font l'objet de beaucoup de critiques des transporteurs qui leur reprochent de contribuer à tirer les prix vers le bas par la diffusion d'offres à des prix jugés inférieurs à des niveaux raisonnables. Cette question est difficile car il s'agit à la fois de ne pas intervenir dans la négociation commerciale et d'éviter que certaines propositions ne poussent par trop les prix vers le bas, sans pour autant établir un barème minimal. Les organisations professionnelles et les exploitants des bourses télématiques devraient édicter et publier quelques règles minimales pour éliminer les offres qui ne leur paraîtraient pas conformes à un fonctionnement équilibré du marché.

g) Le rôle de régulation pourrait être mieux assumé, en coopération avec l'Etat. Actuellement les organisations patronales participent aux commissions d'attribution des autorisations de transport qui se réunissent à l'initiative des Préfets. Mais les syndicats ouvriers, eux, n'y participent pas. La loi prévoit également que les Préfets réunissent des commissions de sanctions administratives, auxquelles d'ailleurs participent les organisations patronales et les syndicats de salariés ; dans la pratique, ces commissions sont rarement réunies. Face à cette situation, nous proposons que :

- les commissions de sanctions soient réunies plus souvent

- les syndicats ouvriers participent aux commissions d'attribution avec la condition que leurs représentants observent le devoir de réserve pour tout ce qui concerne la situation financière des entreprises postulantes [9],

- les sanctions relatives aux autorisations et à l'inscription puissent être modulées : retrait temporaire, retrait avec sursis et mise à l'épreuve, avant éventuellement un retrait définitif. Cette modulation pourrait lever les réticences des organisations patronales et faciliter la réunion des commissions de retrait,

---

[9] **La CLTI émet une réserve liée à la confidentialité qui s'attache à la situation financière des entreprises.**

- les condamnations judiciaires d'entreprise soient transmises à la commission de sanctions administratives,

- les organisations patronales radient ceux de leurs membres qui auraient encouru des condamnations.

Enfin la loi du 31 décembre 1992 sur les relations de sous-traitance dans les TRM autorise les organisations professionnelles à se porter partie civile dans une action en justice intentée contre un transporteur donneur d'ordres. Certes, il leur revient d'utiliser ou non cette possibilité mais il est bien évident qu'il sera de l'intérêt des transporteurs et des organisations professionnelles que celles-ci se portent partie civile devant le juge pénal.

En effet, il est de la responsabilité première ces organisations de contribuer à la restauration de conditions tarifaires loyales entre leurs membres. Il en va certainement de leur crédibilité dans une affaire qui revêt une importance particulière pour l'avenir et l'équilibre de la profession. En outre, il va de soi que les première actions présenteront un caractère exemplaire et nécessiteront la coopération des représentants du secteur, faute de quoi on peut être assuré que les mauvaises pratiques perdureront et que la loi sera mise en échec.

* * *

Après cet examen approfondi des rôles de l'Etat et de la profession, nous sommes en mesure de résumer les recommandations qui les concernent chacun.

4.6 - Recommandations pour l'Etat et l'ensemble des partenaires

La recommandation centrale consiste en ce que concerne les partenaires et l'Etat définissent conjointement une vision de l'avenir du transport routier de marchandises. A cet effet **un contrat de progrès** serait mis au point entre les organisations patronales, les syndicats de salariés, les représentants des chargeurs et l'Etat. Il s'agit d'une sorte de contrat de plan définissant des objectifs précis pour chaque partie, pour une période déterminée, par exemple 5 ans.

Des objectifs et des étapes devraient jalonner :

- le progrès social

- le meilleur respect des règles de sécurité,

- les améliorations de productivité,

- les nouveaux services offerts par les organisations patronales à leurs adhérents,

- les progrès en matière de formation continue et initiale,

- le rôle de la profession en matière d'observation du marché.

40 - le développement du dialogue régional et départemental (cf paragraphe 3.6)

Cette liste n'est certainement pas complète. L'Etat peut à la fois aider les professionnels à définir les objectifs et les étapes concernant certains domaines (règles de sécurité, progrès social, productivité externe) en relation avec l'évolution des réglementations européenne et nationale et favoriser, au moyen de subventions affectées et transitoires, le développement de nouvelles missions des organisations patronales et syndicales [10].

Les ressources financières des organisations patronales doivent reposer pour l'essentiel sur les cotisations des adhérents et le paiement des services rendus. Pour les syndicats de salariés, la question se pose autrement compte tenu du très faible nombre d'adhérents actuels et l'Etat doit trouver un moyen d'accroître leurs ressources en contrepartie de missions à remplir qui leur permettraient d'accroître leur représentativité. Les missions spécifiques confiées aux organisations patronales et aux syndicats dans le cadre du contrat de progrès pourraient être financées soit par des subventions directes du Ministère des Transports, soit par quelques centimes prélevés sur chaque feuille de route [11].

4.7 - Recommandations pour l'Etat

a) Mettre en place au sein de l'OEST, avec la coopération des organisations professionnelles, un suivi statistique des conditions d'emploi des personnels. L'enquête sur les conditions de travail du transport routier que l'INRETS effectue tous les 10 ans devrait être faite tous les 5 ans. De façon plus générale, il convient d'améliorer l'information sur le secteur, notamment au moyen d'enquêtes spécifiques. Les résultats de ces observations seront présentés chaque année au Conseil National des Transports.

b) **Se donner pour objectif d'éliminer les situations anormales, correspondant à des infractions graves et répétées à la sécurité et aux conditions d'emploi** [12] (temps de repos notamment). Afin de donner plus de vigueur à cette politique, un échange de vue devrait avoir lieu sur ce sujet avec les organisations professionnelles, comme cela a été fait pour l'application du permis à points.

   Le Gouvernement pourrait se fixer un objectif politique, qui serait d'obtenir une baisse de moitié des infractions sur les temps de conduite et de repos, les dépassements de vitesse et les surchages (50 000 camions en infraction sur 300 000 contrôlés).

   Pour ce faire le Ministère des Transports devrait, en liaison avec les autres Ministères concernés :

   - analyser le fonctionnement de la chaine de contrôle-sanction depuis les contrôles sur le terrain jusqu'à l'application des sanctions et procéder aux améliorations nécessaires à une efficacité accrue,

---

[10] **Le représentant de la Direction du Budget a exprimé son désaccord sur une éventuelle aide financière aux syndicats de salariés sous quelque forme que ce soit.**

[11] **Le représentant de la Direction du Budget a exprimé son désaccord sur une éventuelle aide financière aux syndicats de salariés sous quelque forme que ce soit.**

[12] **La Direction de la Prévision estime qu'il faut éliminer le plus rapidement possible la totalité des transgressions aux règles.**

- lever les obstacles à un accroissement des contrôles de nuit,

- sensibiliser les magistrats aux infractions routières graves et répétées et à la responsabilité des donneurs d'ordres.

- relever le montant des amendes afin qu'il atteigne plusieurs fois (5 fois par exemple) le profit que l'infraction laisse espérer, en assurer le paiement réel et prendre les dispositions appropriées pour que le non paiement de ces amendes soit suivi de sanctions, qu'il s'agisse d'entreprises françaises ou étrangères,

- créer une sanction pénale pour le débranchement du limiteur de vitesse (délit).

- rechercher une coordination accrue entre les corps du contrôle relevant de sa responsabilité, notamment dans le domaine social,

- rechercher au plan communautaire ou des Etats membres la mise en place de mesures coordonnées.

c) Faire avancer au plan communautaire la mise en place d'un contrôlographe électronique inviolable tel que la France le propose.

d) Pousser à l'abaissement du temps de travail à chaque fois que les circonstances s'y prêtent. Cela va jusqu'à la prise en compte en zone longue de la totalité (85 % depuis le 7 juillet 1992) des temps "à disposition" dans la rémunération des conducteurs en veillant à ce que cette mesure s'intègre au cadre communautaire. Les négociations entre partenaires pourraient inclure cette orientation.

e) Faire étudier et favoriser des innovations liées à d'autres formes d'organisation de travail : mise en place de roulements, dissociation de l'équipage du véhicule par exemple comme cela se pratique dans les transports aériens.

f) Envisager après analyse des effets du décret du 6 août 1992 sur l'accès à la profession un relèvement des conditions d'entrée dans la profession qui porterait à la fois sur l'examen de capacité et sur le montant des fonds propres nécessaires, qui pourrait dans un premier temps être porté à 60 000 F pour chaque entreprise qui viendraient s'ajouter aux 21 000 F actuels par camion, dans un deuxième temps à 120 000 F comme aux Pays-Bas. Cette disposition concernant les fonds propres devrait s'appliquer à terme aussi bien aux entrants qu'aux entreprises existantes (avis du Conseil d'Etat) [13].

g) Exercer un contrôle plus attentif sur les conditions de vente et de crédit que consentent les constructeurs et les organismes de crédit qui leur sont liés, notamment sur la valeur de l'engagement de reprise qui devrait être fixée en référence à la cote Argus (voir annexe n° 9). Le différé de remboursement, trop largement utilisé, devrait également être limité dans sa durée.

---

[13] **La Direction de la Prévision estime cette proposition prématurée.**

h) Améliorer le fonctionnement des Tribunaux de Commerce dans leurs actions de prévention en prenant exemple sur celui de Paris (voir annexe n° 4) où ces actions sont particulièrement développées. Améliorer peut vouloir dire regrouper certains Tribunaux (il y en a 200 en France) pour leur permettre d'obtenir les moyens de pratiquer une prévention active des défaillances d'entreprise.

i) Favoriser une extension de l'implantation des organisations syndicales de salariés en veillant à l'application de la législation actuelle sur les délégués du personnel et les comités d'entreprise, en mutualisant les heures de délégation des différents élus, en facilitant l'attribution de locaux de permanence dans les grands centres routiers.

j) Prendre les dispositions légales et fiscales pour que soit facilitée la succession des entreprises personnelles.

Ces trois dernières recommandations ne sont pas propres au TRM. Elles engagent des actions intéressant l'ensemble des entreprises françaises.

4.8 - Recommandations pour la profession

a) Organiser l'observation des marchés : l'OEST publie déjà des notes de conjoncture fondées sur des enquêtes. Les organisations professionnelles pourraient faire leurs propres analyses, en les faisant porter sur des secteurs particulièrement sensibles.

b) Organiser une offre de services d'aide à la gestion soit ponctuels, soit réguliers par par le moyen d'experts à temps partagé: les organisations professionnelles devraient jouer un rôle actif dans la préparation des demandes de crédits FRAC, en repérant les entreprises ayant besoin d'un conseil, et en tenant à jour des listes d'experts ayant une bonne connaissance du transport routier. L'exemple de la CLTI, de sa banque de données SAFIDELT, et des actions de conseil qui en découlent, devrait être étendu.

c) Elaborer à l'intention des chefs d'entreprise un plan simple de comptabilité analytique : l'AFT et PROMOTRANS ont déjà travaillé sur ce sujet : il conviendrait surtout de diffuser plus largement le résultat de leurs travaux et de le tenir à jour.

d) Elaborer un guide de négociation commerciale : de même l'AFT et PROMOTRANS ont déjà élaboré des documents. Il conviendrait de leur donner une plus large diffusion.

e) Aider à l'élaboration de méthodes de calcul de devis par entreprise : c'est un élément important de la maîtrise des coûts, surtout en période difficile. Ces devis doivent tenir compte de la fois des temps d'utilisation des personnels et des véhicules et les kilomètres parcourus.

f) Favoriser le recours aux actions de formation de l'AFT et de PROMOTRANS : c'est un élément essentiel d'une amélioration de la qualification de tous les personnels. Il y a lieu notamment d'utiliser pleinement les possibilités offertes par le contrat d'engagement de développement de la formation signé le 19 septembre 1991 entre l'Etat et les organisations professionnelles.

g) Mettre à l'étude une charte du bon conducteur et repenser la carte professionnelle qui pourrait être attribuée à l'issue d'une formation complémentaire au permis de conduire et dont le maintien serait subordonné au respect d'un comportement normal. Ces dispositions pourraient être intégrées dans les conventions collectives et dans les grilles de salaires.

h) Favoriser les actions en vue d'une amélioration de la prévention des accidents : certaines entreprises ont innové dans ce domaine. Leur exemple devrait servir de support à des campagnes d'information.

i) Favoriser la certification qualité ISO 9002 avec l'aide des crédits FRAC : ce mouvement touchant tous les secteurs de l'économie européenne, le transport routier de marchandises français ne peut rester à l'écart.

j) Favoriser la coopération interentreprises. C'est par le biais du conseil aux entreprises que les organisations professionnelles peuvent favoriser la coopération interentreprises, en faisant appel au financement des FRAC et aux possibilités de formation offertes ou à offrir par l'AFT et PROMOTRANS.

k) Entamer une négociation avec les chargeurs sur les temps d'attente, de chargement et de déchargement; cette négociation doit se faire par types de transports. Il s'agit là d'un très important gisement potentiel de productivité qui conduit à mieux intégrer la programmation du transport dans l'organisation et la logistique industrielle et commerciale des chargeurs. Toutes les parties peuvent gagner en qualité et productivité du service. Le secteur de la grande distribution pourrait être l'un des domaines à choisir en priorité par les organisations patronales.

l) Veiller au bon fonctionnement des bourses de fret télématiques : les critiques formulées par la profession sur l'effet sur le marché de certaines offres à prix trop bas méritent une mise au point avec les responsables du service pour préciser des règles du jeu, afin d'éviter l'affichage de demandes qui seraient en infraction avec la loi sur la vente à perte. L'initiative appartient aux organisations professionnelles.

m) Sanctionner les adhérents ayant encouru des condamnations judiciaires : pour être cohérentes avec elles-mêmes, les organisations professionnelles pourraient sanctionner leurs adhérents dont le comportement n'est pas conforme aux exigences de bonne conduite par rapport aux réglementations essentielles et au fonctionnement correct du marché et de faire savoir les décisions qu'elles prennent.

n) Coopérer plus activement avec les services de l'Etat : l'éradication des situations inadmissibles passe nécessairement par une coopération plus active et plus confiante entre les services de l'Etat et la profession, qui doit prendre ses responsabilités. Au niveau des entreprises, on pourrait imaginer que certaines d'entre elles s'engagent à pratiquer un autocontrôle en accord avec l'Etat.

4.9 - CONCLUSIONS

Les recommandations faites à l'Etat et à la profession devraient améliorer la régulation du marché, mais il faut bien garder en mémoire que le marché est maintenant un **marché européen**, qui ne peut plus être régulé par les acteurs nationaux seuls.

D'autre part, en période de moindre croissance économique ou de récession industrielle, le comportement des entrepreneurs sur un marché à forte compétition ne permettra pas d'éviter

44

la guerre des prix. Le secteur du transport aérien, mais bien d'autres secteurs industriels nous le rappellent. Il n'y a donc pas d'autre solution dans ces périodes difficiles que de renforcer le rôle de régulation de l'Etat et de la profession par des moyens d'action efficaces.

La profession du transport routier de marchandises est faiblement structurée tant au plan patronal qu'au plan syndical. Cet état de fait est préoccupant, notamment par rapport à certains pays voisins européens. L'Etat doit tout faire pour faciliter la prise de responsabilité des professionnels, notamment dans le domaine social, et dans ceux de l'observation des règles de fonctionnement des entreprises et de l'observation du marché. Il s'agit du seul moyen d'avenir pour modifier réellement la culture de développement du transport routier de marchandises.

Le temps imparti n'a pas permis au groupe de faire mieux que de proposer des orientations générales, chacune des recommandations nécessitant, avant mise en oeuvre, des travaux complémentaires destinés à la rendre opérationnelle.

ANNEXES

1 - Lettre de mandat du Premier Ministre

2 - Liste des membres du groupe de travail et des personnalités auditionnées

3 - Données sur les transports routiers de marchandises (Direction de la Prévision)

4 - Evolutions à venir des prix du transport routier de marchandises

5 - Les activités du Tribunal de Commerce de Paris

6 - Compte rendu du voyage aux Pays-Bas

7 - La certification d'assurance qualité

8 - Le contrôle des transports routiers

9 - Proposition de l'AFT pour la qualification des conducteurs

10 - Comment réguler l'accès au financement des véhicules industriels

11 - La carte professionnelle

12 - Une semaine ordinaire d'un conducteur de zone longue

13 - Contribution de la FNTR

14 - Contribution de l'UNOSTRA

15 - Contribution de la CLTI

16 - Contribution de la FGTE - CFDT

17 - Contribution de la CGT

18 - 20 orientations pour l'action - CNT

ANNEXE 1

LETTRE DE MANDAT

Le Premier Ministre Paris, le 29 Juillet 1992

n° 3901

Monsieur le Commissaire

Le récent mouvement des transporteurs et des conducteurs routiers a révélé la nécessité d'une analyse en profondeur de la situation économique et sociale de ce secteur d'activité. C'est la raison pour laquelle je souhaite qu'un groupe de travail associant toutes les organisations professionnelles et syndicales se réunisse dans les meilleurs délais au Commissariat Général du Plan.

A partir d'un diagnostic complet portant sur la situation actuelle, ce groupe s'attachera à analyser de manière propective les facteurs susceptibles de peser sur le devenir de ce secteur dans les dix prochaines années. Il fera le point des évolutions qu'entraînera la construction européenne.

Dans ce cadre, donneront lieu à un examen particulier :

- la structure du secteur des transports routiers et son évolution dans le contexte européen de déréglementation, en faisant ressortir les causes de l'atomisation de la profession et ses remèdes. Seront mises en évidence les logiques conduisant au partage entre compte d'autrui et compte propre, contractants principaux et sous-traitants, grandes entreprises et entreprises artisanales, transports national et international,

- la situation financière des opérateurs, en ce qui concerne leurs marges d'exploitation, leur épargne brute et leurs investissements matériels et immatériels ainsi que les risques de défaillance qu'ils pourraient courir,

- la situation sociale du secteur en ce qui concerne le niveau de rémunération des salariés et la réglementation des temps de travail,

- les habitudes contractuelles en vigueur dans la profession (qualités de service, de facturation, délais de paiement...),

- les conséquences de la politique engagée par les Pouvoirs Publics afin d'assainir la profession en lui garantissant des régulations indispensables et en redressant les pratiques systématiques de fraude.

Monsieur Jean-Baptiste de FOUCAULD
Commissaire au Plan
18, rue de Martignac
75007 PARIS

Par delà les dispositions d'ores-et-déjà arrêtées par le Gouvernement afin de sanctionner, au regard du droit de la concurrence, la conclusion de contrats de transport entre professionnels à des prix insuffisants pour couvrir les coûts, le groupe devra proposer les mesures à moyen et long termes qui lui paraissent nécessaires pour qu'une saine concurrence s'exerce tant à l'intérieur de la communauté européenne qu'entre modes de transports nationaux.

Pour ce faire, il lui appartiendra notamment d'examiner :

- les perpectives d'homogénéisation dans le cadre européen des conditions d'exercice de la profession (matériels, conditions de circulation, réglementation des transports publics),

- l'harmonisation sociale à l'intérieur du monde routier et son extension éventuelle au temps de travail global,

- les mesures propres à assurer un contrôle efficace des réglementations routières tant pour les véhicules français que pour les véhicules étrangers,

- les aménagements envisageables de la tarification d'usage des infrastructures et celles permettant une meilleure prise en compte des externalités positives ou négatives,

- la manière dont les professions et les professionnels peuvent prendre en charge eux-mêmes ces évolutions nécessitées notamment par le contexte européen (formation des dirigeants, constrats de progrès...).

Le groupe pourra également proposer toutes les mesures qui lui apparaîtraient propres à promouvoir les entreprises de transport routier performantes.

Il proposera également les mesures d'amélioration des outils d'analyse qui lui apparaîtraient nécessaires.

Je souhaite que les premières conclusions de ces travaux me soient remises en Septembre et que le rapport final soit achevé d'ici début décembre 1992.

Veuillez agréer, Monsieur le Commissaire, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Signé : Pierre BEREGOVOY

ANNEXE 2

GROUPE DE TRAVAIL

"Situation économique et sociale du Transport Routier"

Président :

Monsieur Georges DOBIAS, Directeur Général de l'INRETS

Rapporteur Général :

Monsieur Renaud ABORD de CHATILLON, (Commissariat Général du Plan)

Rapporteurs :

Monsieur Philippe LAVILLE, (Commissariat Général du Plan)
Monsieur Gérard HALAUNBRENNER, (Commissariat Général du Plan)

Monsieur Marc PAPINUTTI, (INRETS)

Monsieur Maurice GIRAULT, (O.E.S.T.)

Membres :

. Direction des Transports Terrestres

Monsieur Claude GRESSIER, Directeur
Monsieur Jacques DUMERC, Adjoint au Directeur
Monsieur Philippe MALER
Monsieur Patrick LANSMAN

. Direction des Affaires Economiques et Internationales

Monsieur Olivier PAUL-DUBOIS-TAINE

. Direction des Routes

Monsieur Bruno BIEDER
Madame Karine BUSSONE

. Conseil général des Ponts et Chaussées (Section Economie)

Monsieur Christian BROSSIER, Président de section

. UFT (Union des Fédérations de Transport)

Monsieur Jehan de MARNE

. CLTL (Comité de Liaison des Organisations professionnelles du Transport et de la Logistique)

Monsieur Jean-Claude BERTHOD, Président

. AFT-IFTIM (Association pour le Développement de la Formation Professionnelle dans les Transports)

Monsieur Bernard PROLONGEAU, Directeur Général Adjoint

. PROMOTRANS

Monsieur Pierre LEBEC, Président
Monsieur Patrick MARCET, Directeur Général

. Conseil National des Transports

Madame Marie WIERINK, Secrétaire Générale Adjointe

. Direction de la Prévision

Monsieur Philippe DUMONT
Monsieur Vincent le STRADIC
Monsieur Pascal HORNUNG

. Direction de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes

Monsieur Luc VALADE
Monsieur Louis BONELLI

. Direction du Trésor

Monsieur Bruno TEMAN

. Service de la Législation Fiscale

Monsieur Philippe DURAND

. Direction du Budget

Monsieur Denis SOUBEYRAN

. Direction des Relations du Travail
Ministère du Travail, de l'Emploi et
de la Formation Professionnelle

—

Monsieur Jean-Manuel CARTIER

. Direction Générale de l'Energie et des Matières Premières

Madame Cathy BIETH

. SGCI (Secrétariat Général du Comité Interministériel pour les Questions Economique Européenne)

Monsieur Marcel COSSU,

. Laboratoire d'Economie des Transports de Lyon (M.R.A.S.H.)

Monsieur Maurice BERNADET

. Observatoire Economique et Statistique des Transports

Monsieur Jean PUIG, Directeur
Monsieur Gérard BOUSSAC,
Madame Marie-Françoise HEBERT

. A.D.E.M.E. (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie)

Monsieur Alain MORCHEOINE, Chef du Département Transport

. Inspection Générale du Travail et de la Main-d'Oeuvre des Transports

Monsieur Pierre JOUBERT, Inspecteur Général

. Direction des Libertés Publiques et des Affaires Juridiques, Ministère de l'Intérieur

Madame Yolande PARMENTIER,

. Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects

Madame Marie-Françoise BARTHET
Monsieur Christian MARCHAND
Monsieur Roger ROUQUETTE

. Université de Paris XII - Val-de-Marne

Monsieur Patrice SALINI

. I.U.T. d'Aix-en-Provence

Monsieur Jacques-Maurice LENGRAND, Directeur

. Groupe SCETA

Monsieur Alain BREAU

. C.L.T.I. (Chambre des Loueurs Multiservices de Véhicules Industriels)

Monsieur Georges DROUIN, Président
Monsieur Jean de CHAUVERON, Secrétaire Général
Monsieur Denis DUBOIS

. F.N.T.R. (Fédération Nationale des Transports Routiers)

Monsieur René PETIT, Président
Monsieur Hubert GHIGONIS, Délégué Général
Monsieur Michel HIROU

. U.N.O.S.T.R.A. (Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles

Monsieur Jean-Louis AMATO, Président
Monsieur Christian-Jean ROSE, Secrétaire National

. F.F.O.C.T. (Fédération Française des Organisateurs Commissionnaires de Transport) et GETRA (Groupement des Entreprises de Transport)

Monsieur Jean-Luc FLINOIS

. C.N.U.T. (Conseil National des Usagers des Transports)

Monsieur Jean CHAPON, Président
Monsieur Michel MOLLAT du JOURDIN
Monsieur Dominique RAIN,

. Union des Offices des Transports et des P.T.T.

Monsieur Jacques FABRE, Président

. Union des Usagers de Véhicules de Transports Privés

Monsieur Jacques HENCEVAL. Président

. F.A.R. (Fédération des Affrêteurs Routiers)

Monsieur Pierre FRANJOU. Président.

54

. Fédération Nationale des Moyens de Transports CGT

Monsieur Yves RUIZ, Secrétaire Fédéral

. Fédération Nationale CGT-FO des Transports

Monsieur Roger POLETTI, Président
Monsieur Jean-Pierre LECOEUVRE

. Fédération Générale des Transports et de l'Equipement CFDT

Monsieur Michel SALABERT,
Monsieur Claude DEBONS,
Monsieur François YVERNEAU

. Fédération des Syndicats Chrétiens des Transports CFTC

Monsieur Antoine BOUTTE, Président

. CFE-CGC

Monsieur Jean-Pierre BROGGI, Délégué National CFE-CGC

. Fédération des Transports C.F.E.-C.G.C.

Monsieur Jean-Claude PELLETIER, Président
Monsieur Emmanuel JAHAN, CFE-CGC

. Fédération Nationale des Chauffeurs Routiers Poids-Lourds et Assimilés

Monsieur Maurice CAILLAUD, Secrétaire Confédéral

Personnalités Auditionnées

. Monsieur BREZILLON	Président du Tribunal de Commerce de Paris
. Monsieur BROSSETTE	Directeur commercial France et Europe de l'Ouest Renault Véhicules Industriels
. Monsieur CELLARD	Ministère de la Justice
. Monsieur GARCIA	Directeur Régional Adjoint du Travail et de la Main-d'Oeuvre des Transports de Basse-Normandie
. Monsieur GUGGENHEIM	Bureau d'étude TER
. Monsieur HAMELIN	INRETS

MINISTERE DE L'ECONOMIE ET DES FINANCES

DIRECTION DE LA PREVISION
Sous-Direction C
Bureau de l'Equipement
des Transports et de l'Energie

92-C3-269/PH/mj

PARIS, le 11 août 1992

NOTE

Objet : Données sur les transports routiers de marchandises

La présente note propose une synthèse des statistiques disponibles concernant les conditions de travail, le respect des réglementations de vitesse, et l'impact de la déréglementation de 1986 sur le secteur des transports routiers de marchandises.

Une appréciation correcte de la réalité de ce secteur apparaît en effet utile notamment dans la perspective des suites du récent conflit. A cet égard on rappelle la mise en place d'un groupe de travail au Commissariat Général au Plan à la demande du Premier Ministre auquel participe la Direction.

De manière générale, il ressort de cet examen qu'il faut se garder d'attribuer trop hâtivement à a déréglementation l'origine des dysfonctionnements constatés. Plus précisément deux chiffres clefs amènent à relativiser les arguments de l'atomisation du secteur et du "tractionnariat" : 83 % de l'activité est assurée par des entreprises de plus de 5 salariés, mais 50 % des poids lourds sur autoroute sont en infraction par rapport aux limites de vitesse.

Par ailleurs, on observe que, pas plus qu'elle n'avait réussi à protéger le fer, ce qui était son objectif fondamental, la réglementation antérieure n'apparaissait efficace en terme de respect des réglementations sociales et de sécurité routière.

En fait il n'y a pas d'argument convaincant à rechercher pour ce secteur d'autre forme de régulation que le marché, dès lors que le transport routier supporte effectivement ses coûts externes d'infrastructures et de sécurité. Sur ce dernier point, où l'intervention publique est donc légitime, il faut admettre que les entreprises apprécient l'intérêt ou non de respecter les réglementations sur la base d'un pur calcul économique. Leur respect ne peut donc être atteint que si le coût de l'infraction est supérieur au gain réalisé sur les facteurs de production en cas de non respect.

1. - Une activité en forte croissance contribuant à hauteur de 60% environ au transport terrestre de marchandises dont les spécificités ne doivent pas être exagérées

1.1. - Une forte croissance depuis 1986

Le transport routier de marchandises a connu depuis 10 ans un développement (+39,2 % nets) supérieur à l'augmentation du PIB marchand (+ 26,4% nets). Cette progression ne s'est cependant réellement produite qu'à partir de 1986 avec une croissance moyenne nette de 6,3 %/an alors que l'activité avait stagné sur la première moitié de la décennie (cf. tableau 1).

Tableau 1 - Evolution de la production

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991
en Mds F courants	56,9	65,4	70,8	76,2	79,3	85,5	97,0	107,7	116,0	126,8	134,6
en Mds F 1991	96,7	99,9	98,5	98,7	96,9	99,2	109,1	117,5	123,0	130,7	134,6

Sources : Comptes des transports 1992

Le retour à une croissance économique soutenue dès 1986, le développement des échanges intracommunautaires et l'émergence de nouveaux modes de production dans l'industrie ont généré l'augmentation des trafics de marchandises qui a nourri cette croissance.

Mais ces progrès proviennent aussi de l'amélioration très sensible de la compétitivité de transport routier. L'indice des prix du transport routier de marchandises a ainsi reculé de 7 % entre 1986 et 1989. Il s'est ensuite redressé au moment de la guerre du Golfe et a poursuivi sa croissance, avec une hausse de +0,6 % en 1991, tout en restant inférieur au niveau de 1986 (cf. tableau 2).

Tableau 2 - Variation des prix des TRM

en %	1986	1987	1988	1989	1990	1991
T.R.M.	0,8	-3,6	-3,0	-0,6	+3,9	+0,6

Source : OEST

Cette compétitivité retrouvée est le résultat d'une part de la déréglementation de 1986 qui, en supprimant la tarification routière obligatoire (TRO) et en libérant l'attribution des licences, a permis l'établissement d'une offre concurrentielle et d'autre part de la baisse des prix des produits pétroliers qui ne représentent plus, en 1991, qu'environ 15 % du coût du transport contre près de 21 % en 1985.

Il serait faux cependant de croire que les marges ont été laminées par la réglementation, ainsi en 1986 les prix ont augmenté de +0,8 % alors que les coûts diminuaient de -2,1 % ce qui donnait pour 1987 une marge de manoeuvre de 2,9 % qui a réduit, compte tenu d'une augmentation des coûts de 1,9 % en 1987, d'un point le poids de la baisse des prix de -3,6 % en 1987.

1.2. - Un poids prépondérant dans le transport terrestre de marchandises.

Le transport routier de marchandises a pendant cette décennie non seulement capté l'augmentation du trafic mais aussi amélioré sa part de marché des trafics terrestres de marchandises de +12,8 % la portant de 47,0 % en 1981 à 59,8 % en 1991 au détriment de tous les autres modes de transport terrestre dont les trafics nominaux ont même reculé.

Le développement de la technique des flux tendus, la tendance séculaire à consommer une part croissante de

produits à forte valeur ajoutée et l'augmentation des trafics intracommunautaires, en favorisant le mode de transport terrestre le plus rapide et le seul capable de desservir toutes les zones, ont pesé tout autant que l'amélioration de la compétitivité dans cette évolution irréversible.

1.3. - Une activité moins atomisée que l'on ne le dit souvent

Le secteur du transport routier de marchandises comprend deux composantes, l'une pour compte d'autrui, au profit des tiers (74,6 % du trafic en 1991), et l'autre pour compte propre (25,4 % en 1991).

Le secteur du transport routier de marchandises pour compte d'autrui compte plus de 36.000 entreprises dont environ 29.000 emploient moins de 5 salariés. Il présente la particularité, malgré cette forte proportion de petites entreprises, de concentrer l'essentiel de son activité dans un cinquième de ses entreprises (cf. tableau 3).

Ce secteur employait 237.700 personnes en 1990 parmi lesquelles 146.900 agents roulants et 28.500 non-salariés. La proportion d'agents relevant du statut d'ouvrier atteignait près de 69,8 % de l'effectif total en 1990. Les salaires mensuels bruts, de 6.600 F pour un chauffeur et de 5.950 F pour un ouvrier du secteur, dépassaient le salaire moyen d'un ouvrier au niveau national ; mais pas en salaire horaire si l'on considère une durée de travail d'environ 60 h/semaine. Comme pour l'activité, un cinquième des entreprises rassemble près des quatre cinquièmes de l'effectif total.

Tableau 3 - Part du chiffre d'affaires des entreprises de plus de 5 salariés

	1987	1988	1989
% CA (1)	84,0	82,2	83,1
% entreprises (2)	25,8	22,9	22,1
(1)/(2)	3,3	3,6	3,8

Source : OEST, EAE

2. - Le non-respect des législations

L'entrée en vigueur le 1er juillet 1992 du permis à points a déclenché la grève des chauffeurs routiers mais les raisons profondes du conflit se trouvent dans le non-respect des législations.

Trois dysfonctionnements majeurs dégradent les conditions de travail des chauffeurs :

- des temps de conduite trop longs,
- le non-respect des limitations de vitesse,
- des temps de travail excessifs.

Les temps de conduite, comme les temps de repos, sont régis depuis 1986 par le règlement communautaire n° 3 820/85 du 20 décembre 1985 qui a succédé à un texte de 1969 (n° 543/69). Cette réglementation, motivée par des raisons, non pas sociales, mais de sécurité routière, interdit aussi les formes de rémunération des conducteurs, liées à la distance parcourue ou au volume transporté.

Cette réglementation est la moins respectée en France. En 1991, le nombre d'infractions la concernant relevées sur route s'est élevé à 33 625, soit 68 % du total des infractions du transport routier constatées sur route. La plupart de ces manquements concernent les temps de conduite et de repos qui représentaient, en 1991, 81,8 % des infractions à la réglementation européenne relevées sur route et 86,1 % de celles relevées en entreprise.

Le rapport DOGUET de 1990, relatif aux contrôles de la réglementation, décrit à ce sujet quelques pratiques anormales comme l'utilisation par un même conducteur de deux disques de chronotachygraphe dans une journée ou encore le trafiquage direct du chronotachygraphe.

Les limitations de vitesse, instaurées aussi pour des raisons de sécurité, dépendent pour leurs valeurs de la réglementation nationale et varient suivant la voie de circulation, la nature de la route et le type de véhicules. Tous les véhicules neufs doivent être de plus équipés à la construction d'un limiteur de vitesse, depuis 1980 pour les transports de matières dangereuses et depuis 1984 pour les transports de marchandises. Le texte qui définit les normes de construction et d'installation du chronotachygraphe, ainsi que ses utilisations, est en revanche d'origine communautaire.

Ces règles sont fréquemment enfreintes. Une étude récente du ministère de l'équipement, portant sur 300 000 poids lourds, montre que sur autoroute, plus de la moitié des semi-remorques et des trains routiers dépasse la vitesse limite de 80 km/h, et que 6 % des poids lourds y atteignent 150 km/h. En trafic urbain, 10 % des poids lourds à deux essieux, les plus nombreux, ne respectaient pas la limitation de vitesse d'alors, de 60 km/h.

Le rapport DOGUET signale d'ailleurs que le débranchement du limiteur de vitesse, obligatoire et d'origine, est facile et qu'aucune sanction n'est prévue pour punir un tel acte.

Les temps de travail doivent respecter les dispositions du code du travail ainsi que des réglementations particulières, définies par le décret n° 83-40 du 26 janvier 1983, qui traitent des notions de temps à disposition et d'équivalence.

Dans ce domaine, des informations statistiques fiables manquent pour en tirer des conclusions sûres, cependant, diverses sources, comme l'enquête de l'INRETS (1) de 1985-1986 qui évalue la durée moyenne de travail d'un conducteur à 58,8 h/semaine, permettent de penser que cette réglementation, aussi, n'est pas respectée.

3. - Le non-respect des réglementations est bien antérieur aux réformes de 1986

Les discours et les analyses tenus à l'occasion du conflit associent parfois la libéralisation de 1986 aux mauvaises conditions de travail du secteur. Le raisonnement qui sous-tend cette thèse explique que l'absence de prix minimum permet une concurrence acharnée sur les prix dont profitent les chargeurs et qui amène les transporteurs, pour conserver un minimum d'équilibre financier, à multiplier les voyages, à réduire les temps de repos et à diminuer les temps de parcours.

(1) Institut national de recherche sur les transports et la sécurité

Les faits suivants relativisent cependant cette analyse. Les enquêtes Emploi de l'INSEE montrent par exemple qu'en 1983, c'est-à-dire avant la déréglementation, 21,8 % des chauffeurs routiers travaillaient plus de 45 heures par semaine contre 20,0 % en 1991 et que cette proportion est même descendue jusqu'à 16,6 % en 1990 (cf. tableau 4) . Même si l'INRETS estime que les durées de travail qui ressortent des enquêtes de l'INSEE sont sous-évaluées (étude de 1985-1986), cette opinion ne remet pas en cause le constat précédent.

Tableau 4 - Répartition des salariés par durée de travail hebdomadaire

	Pas d'horaire habituel	1 à 37h	38 à 40h	41 à 44h	45h et plus
1983	12,8	6,7	49,5	9,2	21,8
1986	16,1	9,1	50,9	6,3	17,5
1990	23,3	8,1	45,1	6,9	16,6
1991	19,8	8,4	46,9	4,9	20,0

Source : Enquêtes Emploi INSEE

Dans le même domaine, le rapport de 1980 du comité des transports pour le VIIIème plan faisait état d'une étude du ministère des transports qui révélait déjà que 60 % des conducteurs travaillaient plus de 60 h par semaine (cf. tableau 5). Ce document soulignait aussi les nombreuses infractions à la réglementation sur les temps de conduite et indiquait qu'en 1979, sur 7 200 entreprises contrôlées, 53 % étaient en infraction grave et chronique et 22 %, seulement, respectaient strictement les textes.

Tableau 5 - Durées de travail hebdomadaire avant 1980

Moins de 50 h	50 à 55 h	45 à 60 h	60 à 65 h	65 à 70 h	70 à 75 h	plus de 75 h
14 %	11 %	15 %	19 %	18 %	10 %	13 %

Source : Commissariat général au plan

L'obligation en 1974 d'équiper les véhicules d'un chronotachygraphe, qui permet de contrôler d'une part le respect du temps de travail réglementaire et d'autre part le respect des limitations de vitesse, indique là aussi que ces phénomènes existaient et avaient attiré l'attention des pouvoirs publics bien avant l'adoption en 1986 des mesures de déréglementation. La TRO, instituée à l'origine pour préserver le transport ferroviaire, avait déjà été vidée de son contenu avant cette libéralisation, les prix effectifs lui étant inférieurs, par la multiplication des accords particuliers et les fraudes (en deça de la TRO).

Cette situation tire son origine de la possibilité qu'ont les transporteurs routiers de tourner la réglementation. Ces derniers, comme toute autre entreprise, ont des coûts plus faibles lorsque la législation du travail et les autres contraintes réglementaires ne sont pas respectées. Le problème vient de ce que les transporteurs routiers, à la différence de la plupart des entreprises, peuvent fonctionner sur cette courbe de coût non réglementaire. Ainsi quel que soit le prix du marché, ils s'y placeront naturellement.

Le secteur du transport routier de marchandises ne connaît donc pas depuis 1986 de concurrence destructrice qui le contraindrait à enfreindre la réglementation. Le grand nombre de créations et de défaillances d'entreprises de ce secteur n'est pas la manifestation d'une concurrence, âpre et sans merci, mais la conséquence d'un marché des véhicules d'occasion qui permet d'entrer sur le marché du transport routier sans coût excessif et qui autorise les départs sans pertes importantes au niveau de l'outil de travail. C'est cette caractéristique qui a d'ailleurs permis la déréglementation de ce secteur.

4. - Le respect de la réglementation passe par une application des textes et par un alourdissement des amendes

4.1. - Les contrôles et les sanctions sont peu dissuasifs

Les réglementations en matière de transport routier de marchandises ont pour objectif d'améliorer le bien-être social en réduisant les dangers de la circulation et en offrant aux chauffeurs routiers des conditions de travail décentes, voisines de celles des autres salariés. Dans ces domaines, le transport routier crée des externalités négatives que les mécanismes de marché ne peuvent régler et dont la solution passe classiquement par l'application de taxes, l'octroi de subventions ou l'édiction de réglementations.

Compte tenu de la difficulté à évaluer le juste niveau de telles taxes, ou de telles subventions, et de l'aspect social de ces externalités, la réglementation s'avère le meilleur moyen de résoudre ces difficultés ; elle ne distord pas la concurrence, à condition qu'elle soit appliquée afin de ne pas pénaliser les transporteurs qui la respecteraient. Ces réglementations et l'ouverture, à la concurrence, du marché des transports forment un ensemble cohérent pour optimiser le fonctionnement du marché du transport routier de marchandises.

Le problème des mauvaises conditions de travail et des infractions en matière de sécurité routière provient d'une application insuffisante des textes et n'a pas de lien, en première approximation, avec la forte concurrence du secteur.

Le rapport DOGUET rappelle par exemple que le débranchement du limiteur de vitesse obligatoire n'est pas réprimé parce qu'aucune sanction n'a été instaurée. De même, l'article 9 de la loi d'orientation sur les transports intérieurs (LOTI) de 1982, qui engage la responsabilité de tout donneur d'ordre dont la demande conduirait, pour la satisfaire, à enfreindre les textes, n'a fait l'objet d'un décret d'application que tout récemment, à la suite du conflit de juillet 1992.

Les contrôles et les sanctions sont aussi insuffisants. Ainsi, les entreprises ne sont contrôlées, au mieux, que tous les trois ans et, en général, tous les cinq ans. Sur route, ces contrôles restent peu fréquents (cf. tableau 6) et le rapport DOGUET estime la probabilité d'être contrôlé à environ une fois par an. Les sanctions sont peu dissuasives si l'on considère qu'en 1991, le montant des amendes, prononcées à la suite d'infractions relevées en entreprise, était inférieur à 1 300 F pour 81,6 % des contraventions (14 726 amendes prononcées).

Tableau 6 - Fréquence des contrôles . Moment du dernier contrôle.

	Total	dans 24 h	entre 24 et 48 h	entre 48 h et 7 J	entre 7 j et 14 j	entre 14 et 30 j	au-dessus d'un mois
Véhicules français	1 753	206	40	151	312	558	486
Véhicules étrangers	605	92	22	52	98	200	141
Total	2 358	298	62	203	410	758	627
%	100 %	12,7 %	2,6 %	8,6 %	17,4 %	32,1 %	26,6 %

Source : Rapport DOGUET (sondage de février 1989)

4.2. - L'approche économique des sanctions suggère une augmentation du montant des amendes pour les entreprises et de la fréquence des contrôles

Les relations entre les pouvoirs publics et les transporteurs peuvent être illustrées à l'aide d'un modèle simple de théorie des jeux. Dans ce modèle, développé en annexe, comprenant un transporteur et l'administration, il apparaît que si le montant de l'amende est inférieur au profit tiré du non-respect de la réglementation, la stratégie du transporteur est de toujours enfreindre la réglementation, quelle que soit la fréquence des contrôles de l'administration.

Si l'amende est en revanche supérieure au profit, le transporteur adopte une stratégie où les infractions deviennent moins fréquentes et où la probabilité de respecter la réglementation est d'autant plus forte que le coût du contrôle est faible pour l'administration, que le montant de l'amende est élevé, que le mécontentement du public, en cas d'infraction, est important et que le mécontentement du transporteur, en cas de contrôle, est faible.

Ce comportement du transporteur suppose que l'administration applique les sanctions et assure les contrôles *avec une fréquence d'autant plus forte que le profit est élevé et que le montant de l'amende est faible.*

Ce modèle montre aussi que le comportement du transporteur ne dépend jamais du niveau du bénéfice retiré d'une activité respectant les règles. Cet élément s'ajoute à la liste des faits qui montrent que l'ouverture du marché à la concurrence n'a pas créé, ni même accentué, le non-respect des réglementations par les transporteurs routiers.

Le mécontentement du public en cas de non-respect de la réglementation étant plutôt faible, car ne provenant que des victimes et de leurs familles, et celui des transporteurs, en cas de contrôle, plutôt élevé, car touchant un groupe plus réduit aux préoccupations communes, il ne reste aux pouvoirs publics que le moyen de l'amende pour obtenir le respect de la réglementation.

Ce modèle suggère donc d'augmenter fortement le montant des amendes pour les entreprises avec un niveau de contrôle adapté, dans le cadre de la réglementation actuelle. Renforcer la réglementation et le nombre des contraintes imposées aux transporteurs n'aurait aucun effet, à l'exclusion des amendes, d'autant plus que leur mise en oeuvre effective n'est pas assurée. Enfin, les sanctions appliquées aux chauffeurs ne font qu'aggraver leurs conditions de travail et ne règlent pas les problèmes dont les entreprises sont responsables.

Compte tenu du fort développement du trafic de poids lourds sur les autoroutes ces dernières années, l'amende pourrait être intégrée directement dans le péage. Son montant intégrerait à la fois les coûts de congestion et les dépassements de vitesse moyens.

4.3. - Des amendes plus fortes dans la plupart des autres pays de la CEE

La France est l'un des pays de la communauté où les infractions à la réglementation européenne sur les temps de conduite et sur le chronotachygraphe sont les plus nombreuses. Les données de la dernière étude de la commission européenne, sur ce sujet, le montrent clairement, même si ces chiffres datent un peu et si il est difficile de les utiliser en raison des différences, dans les conditions d'application et de contrôle de cette réglementation, d'un état-membre à l'autre (cf. tableau 7).

Tableau 7 - Infractions et amendes relatives à la réglementation européenne

	France	Allemagne	Royaume-Uni	Belgique	Pays-Bas
Infractions constatées (march. + voy.) (1985)	296 796	131 252	40 593	651	61 515
Montant maximum des amendes pour infractions aux temps de conduite	1 300 F (*)	10 000 DM ≈ 3 000 F	1 000 £ ≈ 9 500 F	15 000 FB ≈ 2 400 F	1 000 Fl ≈ 3 000 F

Source : CEE et ministère des transports (*) amende moyenne

Les amendes varient en revanche plutôt dans le sens opposé. Le montant maximum des amendes atteint ainsi au Royaume-Uni, 2 000 £ pour les infractions à l'appareil de contrôle et 1 000 £ pour les infractions aux temps de conduite, et en Allemagne pour les temps de conduite, 1 000 DM pour le conducteur et 10 000 DM pour l'entreprise contre 1 300 F en moyenne en France (cf. tableau 7).

Il semble donc que des amendes aux montants élevés soient de nature à dissuader les transporteurs d'enfreindre la réglementation même si d'autres facteurs, comme un esprit civique, peuvent contribuer également au respect de la réglementation.

* * *

En conclusion, la déréglementation de 1986 a eu des conséquences bénéfiques pour le transport routier de marchandises et pour l'économie en général. Elle n'est en rien responsable des abus des transporteurs routiers dans le domaine de la législation du travail et des fréquents manquements aux règles du code de la route qui lui sont bien antérieurs.

Les mauvaises conditions de travail des chauffeurs routiers mises en lumière par ce conflit, comme les infractions aux diverses réglementations, résultent d'une application insuffisante des textes et ne pourront disparaître qu'en appliquant les réglementations. Toute réforme fondée sur une analyse incriminant l'ouverture du marché et la déréglementation de 1986 est vouée à l'échec.

ANNEXE

MODELISATION DES COMPORTEMENTS DES TRANSPORTEURS ET DES POUVOIRS PUBLICS

Ce modèle comprend deux agents : un transporteur et l'administration. Le transporteur peut respecter la réglementation ou l'enfreindre. Dans le premier cas, son bénéfice a pour valeur **b**, et dans le second cas, son bénéfice vaut **b** + Δ**b**, avec Δ**b** > **O**, mais avec le risque d'une amende **a**.

L'administration peut contrôler ou non le transporteur. Si elle exerce son contrôle, elle dépense **s**, et reçoit, en cas de contrôle positif, le produit de l'amende mais en essuyant le mécontement **t** du transporteur. Si le contrôle n'est pas fait et que le transporteur ne respecte pas la réglementation, le public est mécontent ce qui réduit de **m** l'utilité de l'administration.

Ce modèle peut se représenter sous une forme matricielle, donnée ci-dessous, dans laquelle le premier terme entre parenthèses constitue l'utilité du transporteur et le second l'utilité de l'administration, les lettres C, R et N symbolisant respectivement le contrôle, la réglementation et la négation.

	C (q)	NC (1-q)
NR (p)	(b+Δb - a : a - s - t)	(b +Δb : -m)
R (1-p)	(b : - s)	(b, o)

Nous limiterons l'examen au cas où $s \leqslant a + m - t$:

1) **Cas a** < Δb

La stratégie dominante du transporteur est de ne pas respecter la réglementation, quelle que soit la probabilité des contrôles.

2) **Cas a** ≥ Δ**b**

Il n'est plus dans l'intérêt du transporteur d'enfreindre systématiquement la réglementation. Si les deux agents sont rationnels, ils adopteront des stratégies mixtes caractérisées par les probabilités d'infraction p et de contrôle q suivantes :

$p = s / (a + m - t)$

$q = \Delta b / a$

Pour l'administration, ce choix revient à fixer sa fréquence de contrôle de telle façon que l'espérance de gain supplémentaire du transporteur, en cas d'infraction, soit nulle.

ANNEXE 4

EVOLUTION A VENIR DES PRIX DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Les augmentations des prix à attendre à court et moyen terme résulteront :

- d'une revalorisation des marges des entreprises
- d'un meilleur respect des réglementations actuelles
- de la prise en compte des coûts d'infrastructure et d'environnement

Au total, ces augmentations pourraient aller de 15 à 22 % pour les transports de zone longues, moins même si l'on peut améliorer la productivité.

1 - Pour que le taux de marge revienne à 27 %, taux des années 1980 - 1986, l'augmentation des prix devrait être de 2 à 4 points.

2 - Environ 10 % des véhicules circulent en surcharge. Les excès de vitesse sont nombreux, mais on les connait mal. On notera seulement qu'un dépassement de 10 % de la vitesse maximum autorisée n'augmente la vitesse moyenne que de 2 %. L'impact sur les prix pourrait être de 1 à 2 % pour les surcharges et de 2 à 3 % pour le respect des limitations de vitesse. En supposant que les horaires de travail pour les transports à longue distance dépassent en moyenne de 25 % le temps règlementaire (56 heures pour 45 heures réglementaires), le surcoût de l'application de la règlementation serait de 7 %. On retiendra une fourchette de 5 à 8 %.

3 - Une prise en compte plus complète des charges d'infrastructures et la taxation des émissions de gaz sont en cours de discussion au niveau communautaire. L'augmentation de la taxe à l'essieu ou de la TIPP sur le gazole jusqu'à la couverture des coûts sociaux (insécurité et congestion comprises) pourrait avoir un impact de 2 à 3 % (étude en cours au Conseil Général des Ponts et Chaussées). La taxation des émissions de gaz pourrait se traduire par une augmentation des prix de l'ordre de 2 à 3 %.

4 - Pour tenir compte des nouvelles normes de bruit et de pollution au niveau communautaire, les prix des véhicules industriels augmenteront.

Au total, c'est de 15 à 22 % que pourraient augmenter les prix du transport routier de marchandises dans les années à venir. Les progrès de productivité, notamment ceux résultant d'une réduction des temps d'attente, viendraient atténuer à due concurrence cette augmentation.

ANNEXE 5

LES ACTIVITES DU TRIBUNAL DE COMMERCE DE PARIS

Le Président du Tribunal a le pouvoir, de par la loi, de convoquer les dirigeants des sociétés dont il estime qu'elles vont à la faillite.

A Paris, le Président a fait choix de déléguer cette tâche à des magistrats honoraires, actuellement au nombre de 35. Dans le cadre d'une association selon la loi de 1901, dénommée Association pour favoriser le fonctionnement de l'institution consulaire, ces magistrats, bénévoles, font de la prévention de défaillance d'entreprise.

Le tribunal demande au greffe, doté de moyens informatiques, de lui fournir en permanence la liste des entreprises ayant plus de 10 inscriptions pour non paiement de TVA, cotisations URSSAF ou protêts divers. Après répartition des affaires entre les 35 magistrats, chacun de ceux-ci convoque les dirigeants des entreprises qui lui ont été attribuées. L'entretien est confidentiel et informel ; un compte-rendu en est établi portant indication de la suite à donner. 60 % des intéressés se rendent à la première convocation, 60 % également se rendent à une deuxième convocation. 40 % des entretiens se concluent sans suite. 35 % donnent lieu à une deuxième convocation, 15 % à une enquête, 10 % aboutissent à un dépôt de bilan.

En 1992, 2300 dirigeants auront ainsi été reçus. On enregistre actuellement 5300 dépôts de bilan en France, dont 10 % pour le seul ressort du Tribunal de Commerce de Paris. Il existe 200 Tribunaux de Commerce en France.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN ANNEXE 6

GROUPE DE TRAVAIL
"Situation économique et sociale du transport routier de marchandises"

COMPTE-RENDU DU VOYAGE AUX PAYS-BAS DU 23 AU 25 NOVEMBRE 1992 [1]

Une étude du Conseil National des Transports, effectuée aux Pays-Bas en Avril 1992, a rassemblé des informations sur le volet social du secteur des transports routiers néerlandais dont les performances sont souvent citées dans les milieux professionnels français. L'étude souligne l'implication des partenaires sociaux dans la régulation sociale et économique de la branche. En effet, les conditions de travail et d'emploi dans les transports routiers de marchandises aux Pays-Bas sont principalement définies par les partenaires sociaux, dans le cadre d'un secteur professionnel dynamique dont l'activité est aujourd'hui libéralisée.

Une délégation du groupe de travail composée de représentants de l'UFT, la FNTR, la CLTI, la FAR, l'UNOSTRA, l'AFT, PROMOTRANS, la CGC, la FNCR, la CFDT, FO, le CNT, l'INRETS, la DTT, l'OEST, l'IGT.MOD, du CGP s'est donc rendue sur les lieux sur la conduite du Président DOBIAS. L'objectif était de mieux percevoir le fonctionnement des transports routiers de marchandises aux Pays-Bas et d'établir des comparaisons avec la situation en France.

MARDI 24 NOVEMBRE - MATIN

Le groupe est d'abord reçu par les responsables du GPdW (Fondation paritaire pour le placement du personnel d'appoint dans le transport routier)

Partant de la constatation que le déficit en chauffeurs qualifiés entraînait des difficultés d'exploitation pour les entreprises et l'aggravation des conditions de travail pour les conducteurs en poste, le GPdW fait fonctionner un service original de prêt payant de personnel. Grâce à un partenariat fonctionnel avec deux entreprises d'intérim, agissant sous son enseigne, elle sélectionne, forme un personnel chauffeur très qualifié, soit qu'elle embauche directement en contrat à durée indéterminée, soit qu'elle prend comme intérimaires. Dans les deux cas, les conducteurs sont envoyés en mission temporaire de remplacement ou d'appoint chez les entreprises de transport clientes du service.

La fondation GPdW a noué une coopération étroite avec le service de l'Emploi, et les

---

[1] Sources : Marie WIERINK, CNT : Pays-Bas - Les Conditions de travail et d'emploi dans les transports routiers, l'affaire des partenaires sociaux - 1992 et Jean LEMOINE (PROMOTRANS)

bureaux du travail qui en dépendent, ainsi qu'avec la fondation pour la formation professionnelle, SVW. Celle-ci assure les formations nécessaires à la qualification professionnelle ou à la mise à niveau des postulants sélectionnés.

Ce service s'avère être un succès. Un nombre grandissant d'entreprises y font recours, et il fonctionne de fait comme un rouage de recrutement de personnel qualifié dans le secteur des transports routiers de marchandises néerlandais.

Le GPdW dispose à ce jour d'environ 150 chauffeurs salariés permanents et plus de 500 travailleurs temporaires, sur leur demande à la disposition des entreprises (maladie, vacances, périodes de pointes de trafic). 60 à 70 % des personnes placées en entreprise sont définitivement embauchées par celle-ci.

Le GPdW propose une réponse personnalisée à la demande de l'entreprise et à celle du personnel. Pour assurer sa mission, (4 à 500 personnes sont formées chaque année), il a mis en place des systèmes de formation adaptés :

. pour les jeunes de 18 à 22 ans : Fonds de formation provenant d'une cotisation patronale, qui permet d'avancer les frais de formation, remboursés ensuite en 2 ans,

. pour les adultes demandeurs d'emploi : financement par les Agences pour l'emploi, les fonds professionnels et les fonds publics (groupes défavorisés).

La formation se déroule sur 22 à 26 semaines, et comporte, après sélection, tests et contrôle médical :

. 1 semaine d'étude auprès de la Fondation pour la Formation,

. 8 semaines de préparation au permis C, un stage en entreprise

. 3 semaines à la Fondation (règlementation transports, social, etc.),

. 2 semaines de pratique,

. 4 semaines de préparation au permis EC,

. un nouveau stage en entreprise de 4 à 8 semaines; un certificat attestant de la qualification est remis aux stagiaires en fin de formation.

MARDI 24 NOVEMBRE - FIN DE MATINEE

Intervention d'un responsable de l'entreprise RUTGES-AIR-CARGO (fret aérien, transport de fleurs : 5400 salariés).

Celle-ci a participé à l'expérimentation d'un nouveau "système de travail", pilotée par un groupe paritaire. Objectif : aménager et réduire le temps de travail des chauffeurs (actuellement 48 h à 50 h en national, 55 à 60 h en international). L'intervention de

72

GPdW a notamment permis l'amélioration de l'organisation des week-ends (1 sur 2 à la maison).

MARDI 24 NOVEMBRE - APRES-MIDI

Visite à l'entreprise "ROTTERDAMS TANK TRANSPORT" (R.T.T.) ; 4 activités :

- transport de matières dangereuses sur toute l'Europe (70 000 mouvements par an dont une grande partie est sous-traitée) - parc propre : environ 100 véhicules,
- nettoyage et dépollution de citernes et conteneurs (25.000 par an),
- entretien et réparation des citernes,
- stockage (silos) et distribution (après conditionnement) de produits chimiques et autres en granulés.

Entreprise spécialisée en matière de sécurité. Première entreprise hollandaise ayant fait l'objet d'une certification ISO 9002 (en 1990). Meilleures conditions de travail dans le transport aux Pays-Bas.

MERCREDI 25 NOVEMBRE - MATIN

Le groupe est reçu par les responsables de la fondation NIWO. Il s'agit d'un organisme indépendant, regroupant les Pouvoirs Publics, les partenaires sociaux du secteur des transports, mais aussi des représentants des chargeurs et des transporteurs pour compte propre (création en 1946). Son rôle est d'assurer la promotion du transport néerlandais et d'en favoriser le développement harmonieux (auto-régulation de la profession).

Il intervient notamment sur l'accès à la profession, en délivrant, sous conditions d'aptitudes et de capacités financières (120.000 F + 23 000 F par véhicule), des autorisations nationales ou internationales.

L'aptitude est reconnue par l'obtention d'un diplôme professionnel délivré après une formation de plus de 2 ans en cours du soir, comportant un cours complémentaire pour les activités transport en international.

Le transport routier hollandais regroupait jusqu'en début 1992, un peu plus de 7000 entreprises, dont beaucoup de P.M.E. ; 80 % des entreprises regroupent seulement 20 % du parc, alors que 20 % des entreprises détiennent 80 % du parc. Elles sont syndiquées à plus de 90 % dans 2 organismes patronaux, NOB et CVO, qui prévoient de fusionner. Les 60 plus grandes entreprises sont regroupées par le syndicat KNV.

Depuis l'ouverture européenne et la promulgation en Mai 1992 d'une nouvelle loi sur le transport néerlandais, plus libérale, les professionnels sont inquiets par le nombre de nouveaux transporteurs qui se sont installés (près de 600 nouvelles autorisations en 6 mois).

De plus un diplôme obtenu dans un autre pays européen suffit aux critères d'aptitude professionnelle. Or certains pays comme le Royaume-Uni ou la Grèce sont beaucoup

plus laxistes (formation en 2 semaines !).

MERCREDI 25 NOVEMBRE - MIDI

Le groupe est reçu dans les locaux de FNV (organisation salariale d'inspiration socialiste) et y rencontre un représentant patronal et 3 syndicalistes salariés (FNV et CNV de tendance chrétienne).

Deux conventions collectives s'imposent à l'ensemble des entreprises du secteur professionnel. Elles précisent notamment les conditions de travail obligatoires (rémunérations, congés, etc.) mais aussi les circonstances du travail (horaires, attentes). Des dispositions spécifiques s'appliquent aux petites et aux grandes entreprises. Les conventions collectives traitent également du fonctionnement des organismes paritaires et de leur financement ainsi que de la formation professionnelle. Mais elles ne traitent pas de l'organisation du marché.

Des discussions ponctuelles permettent de faire évoluer les conventions et traitent certains sujets d'actualité. Actuellement une réflexion a été engagée sur un nouveau système de conduite (4 fois 12 h par semaine) qui permettrait une plus grande productivité grâce à une meilleure rotation des véhicules. Mais ce projet se heurte à des difficultés du fait des temps d'attente aux frontières ou dans les entreprises.

Des discussions échangées, il ressort que les règles fixées ne sont pas très respectées, notamment en ce qui concerne les temps de conduite et les horaires hebdomadaires de travail des conducteurs.

Un des syndicalistes salarié indique que le climat social est plutôt mauvais. Le représentant patronal précise que ces difficultés n'empêchent pas la gestion commune de nombreux organismes paritaires.

EN CONCLUSION

Bien que non exemptés de problèmes sociaux spécifiques ou non à la branche, les entreprises néerlandaises de transports routiers de marchandises conjuguent aujourd'hui une grande liberté d'exécution de leurs services avec une organisation de branche vigoureuse, qui associe étroitement les partenaires syndicaux.

Les professionnels sont ainsi investis tant de la responsabilité de la gestion des autorisations de transport et du contrôle qui découle du bon comportement de leurs titulaires, que des compétences plus classiques de négociation sociale. La vigueur du paritarisme, et les traditions de coopération, qui débordent le seul secteur des transports, leur ont permis la mise en place de services structurels d'intérêt général pour l'ensemble des entreprises de la branche.

LA CERTIFICATION D'ASSURANCE QUALITE POUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

I - L'ASSOCIATION FRANCAISE POUR L'ASSURANCE DE LA QUALITE (AFAQ)

1.1 Qu'est-ce-que l'AFAQ ?

L'AFAQ est l'application en France d'un "outil" de la qualité lancé en Grande-Bretagne et au Canada, il y a une dizaine d'années, puis adopté avec succès dans plusieurs grands pays européens.

Cet outil est la certification des systèmes d'assurance de la qualité par tierce-partie, fondée sur l'audit par un organisme indépendant (en l'occurrence l'AFAQ) de l'organisation de l'entreprise dans le domaine de la qualité, puis la remise d'un certificat attestant le respect d'une norme internationale (en l'occurence l'une des Normes ISO 9001, 9002 ou 9003 reprises respectivement par les Normes NF EN 29001, 29002 ou 29003), ce certificat conçu pour être une preuve de compétence pouvant être présentée aux clients pour obtenir leur confiance, est aussi considéré par de nombreuses entreprises comme un objectif pour mieux travailler, motiver leur personnel et finalement obtenir une consécration.

Cette certification est bien adaptée à notre culture puisqu'elle concilie le dialogue de l'audit à la rigueur de la norme.

Les membres de l'AFAQ sont groupés en 3 collèges:

Collège A : AFNOR et organisations professionnelles représentant les vendeurs : pétrole (UFIP), mécanique, électricité-électronique, chimie (UIC), fonderie, ingénierie, Association Française pour le Transport des Matières Dangereuses (ATMD).

Collège B : acheteurs et donneurs d'ordres : Elf Aquitaine, Esso, Shell France, EDF, SNCF, Peugeot, Renault, Cogéma, GDF...

Collège C : contrôleurs techniques regroupés au sein du Coprecat (tels que Bureau Véritas, SGS Qualitest, APAVE), Institut de Soudure, AFCIQ-AFQ, LNE.

1.2 Quel est le déroulement du processus de certification ?

Le dossier d'une entreprise qui se fait certifier est successivement traité suivant trois procédures :

- première certification accordée pour 3 ans
- suivi par audit rapide annuel
- renouvellement par audit tous les 3 ans.

Le certificat n'a de valeur que s'il donne d'abord confiance aux clients des entreprises certifiées et aux autorités réglementaires qui l'acceptent.

Les bases de cette confiance sont :

. l'utilisation de normes incontestables
. une présence effective des clients dans les organes de gestion
. des auditeurs de premier plan
. une accréditation rigoureuse
. une politique active au plan internation.

2 - LA QUALITE DANS LES TRANSPORTS

2.1 La Certification Transport

2.1.1 - Historique du Comité Transport

Le rapport remis en Juin 1989 par Monsieur CARTON, Député du Nord, au Premier Ministre, rapport intitulé " Prévention des Risques et Sécurité dans le Transport des Matières Dangereuses", a abouti à la mise en place du Comité Sectoriel pour le Transport Routier de Marchandises au sein de l'Association Française pour l'Assurance de la Qualité (en abrégé : Comité Transport de l'AFAQ), opérationnel depuis le 12 Novembre 1991.

Au 12 Novembre 1992, c'est-à-dire au bout d'une année d'existence, le Comité Transport instruit 25 demandes de certifications d'entreprises de transport. Il s'agit pour la plupart d'entreprises de transport routier ayant une part d'activité en transport de matières dangereuses (TMD), mais pas uniquement.

2.1.2 - Apport de l'Assurance Qualité à la Prévention des accidents de transport

L'accidentologie montre qu'en général un accident résulte de la simultanéité de plusieurs facteurs négatifs ou "accidentogènes". Parmi ceux-ci, apparaissent presque toujours :

- des lacunes ou des non-respects de procédures codifiant les règles de bonnes pratiques,

- des tâches mal définies ou impossibles à réaliser en sécurité,

- une insuffisante coordination des rôles des opérateurs aux activités d'interface, particulièrement au chargement et au déchargement.

Nombre de ces facteurs négatifs sont des symtômes de non-qualité.

A l'opposé, l'approche qualité vise à assurer au moindre coût les garanties suffisantes de conformité, de sûreté, de fiabilité, de sécurité et de ponctualité exigées par les acteurs économiques. Elle favorise un assainissement de la compétition économique en facilitant le positionnement des entreprises offreuses selon deux approches complémentaires :

- l'explication des paramètres définissant la qualité pour un service donné et plus généralement des éléments concourrant à cette qualité : il s'agit du repérage du niveau de qualité ;

- la mise en place d'un système d'assurance de la qualité ; il s'agit d'un système cohérent de management, auditable et destiné à maintenir la qualité des prestations au niveau défini à priori.

La qualité de la chaîne de transport dépend dans une très large mesure de celle de la clarté des relations et du partenariat entre les acteurs économiques intervenant tout au long de la chaîne pour appréhender de manière adéquate les besoins et les moyens à mettre en oeuvre pour les satisfaire.

2.1.3 - Apport de l'Assurance Qualité en Compétitivité

Le secteur des transports routiers de marchandises connait depuis quelques années un contexte particulièrement difficile.

Face à la tendance d'élargissement des champs de la concurrence, les entreprises de transports peuvent adopter une démarche de stratégie d'entreprises et de "marketing" qui consiste à segmenter le marché et à s'y différencier.

Une des niches possibles se situe dans le domaine de la qualité et plus particulièrement, pour un secteur de service, de l'assurance qualité ; il s'agit en l'occurence de gagner la confiance du marché par le niveau de qualité des prestations offertes, c'est-à-dire par la capacité effective à satisfaire les besoins de la clientèle et d'en faire des atouts de compétitivité déterminants.

2.1.4 - Caractéristiques de la certification transport

Le Comité Sectoriel Transport a vocation à certifier toutes entreprise de transport, routier de marchandises, de location de véhicule industriel et de commissionnaire de transport quel que soit son secteur d'activité (matières dangereuses, température, dirigée, messagerie...) ainsi que le transport combiné rail-route.

La Norme NF EN 29002 (ISO 9002) a été choisie car elle s'applique le mieux à l'activité de transport. Toutefois, la norme en question a été rédigée pour pouvoir être appliquée de manière très large, aussi bien à la production de tous les types de produits qu'à la fourniture de service. Afin de rendre plus accessible cette norme aux acteurs et aux utilisateurs du secteur particulier des services qu'est le transport, un guide d'application transport de la Norme NF en 29002 a été rédigé.

2.2 Les étapes menant à la certification

Le dépôt d'une demande auprès du Secrétaire Général de l'Association Française pour l'Assurance Qualité (AFAQ) n'est qu'une étape d'un cheminement déjà long engagé par la direction de l'entreprise lors d'un choix décisif.

2.2.1 - La décision de la direction

Les normes de la série NF en 29000 requièrent que la définition et la mise par écrit de la politique qualité relèvent de la responsabilité de la direction ; il s'agit en quelque sorte d'une option stratégique qui engagera ultérieurement tout le fonctionnement de l'entreprise.

A noter, qu'à partir du 1er Janvier 1994, le transport en véhicules citernes de plus de 3 m3 des matières les plus dangereuses ne pourra être effectué que par les entreprises titulaires d'un certificat d'Assurances-Qualité.

2.2.2 La mise en place du système d'Assurance Qualité

Il ne semble pas réaliste d'envisager obtenir un résultat satisfaisant en moins d'un an à dix huit mois.

De nombreuses entreprises font appel à des conseils extérieurs pour les accompagner dans leur démarche et leur permettre d'aller rapidement à l'essentiel. Plusieurs écueils sont à éviter dans le secteur des transports comme ailleurs.

2.2.3 - le coût de la mise à niveau

La démarche de mise à niveau en assurance qualité est pénible, longue et côuteuse. A titre d'exemple, pour une entreprise de transports routiers importante, il s'agit d'un investissement pouvant atteindre 500 000 F à un million de francs par groupe de cent camions et réparti sur un à deux ans.

Cette démarche nécessite une mise à plat de l'ensemble de l'organisation, juqu'à la définition des tâches confiées aux opérateurs situés à la base de la pyramide, notamment les chauffeurs et les mécaniciens. Tous doivent être impliqués dans ce travail qui permet de définir de façon très précise le domaine d'intervention de chacun. Ce travail permet aussi de supprimer les zones grises, des fonctions assumées par personne bien que nécessaires à la bonne marche de l'entreprise, et par conséquent non traitées ou mal traitées.

2.3 Les efforts d'harmonisation européenne

Fin 1991, le Comité de programmation n° 5 du Comité Européen de Normalisation (CEN) présidé par Monsieur Georges DOBIAS a exprimé le besoin d'inventorier les approches nationales en qualité dans les transports.

Un groupe de travail a fourni l'inventaire des documents émis en Europe sur les systèmes qualité dans les transports, à savoir des guides d'interprétation ou des lignes directrices établies au Danemark, en Finlande, en France, en Grande-Bretagne, aux Pays-Bas, en Suède ainsi que par l'organisation des transporteurs IRU (International Road Union) à Genève. Il est d'ores et déjà réconfortant de constater la forte ressemblance de documents réalisés indépendamment, les uns des autres, notamment des documents danois, finlandais et français, ainsi que du document néerlandais.

2.4 Comment fonctionne le Comité Transport ?

L'instance décisionnaire, notamment pour l'attribution des certificats, est un comité, constitué de trois collèges :

- Collège A (Transporteurs)
- Collège B (Clients)
- Collège C (Autres parties présentes)

qui statue au vu des rapports d'audit : le comité transport.

Dans chaque collège, sont élus pour trois ans, intuitu personae, des personnalités compétences en assurance qualité issues respectivement des fournisseurs, des entreprises de transport, des clients, des chargeurs et des organismes de contrôle technique de formation ou des administrations.

Le comité est audité chaque année par une instance indépendante, la Commission d'Accréditation et d'Appel.

2.5 La qualité, instrument de prévention

La convergence des concepts de qualité et de prévention des risques fait émerger un enjeu commun pour les transporteurs, leurs clients, éventuellement les clients de leurs clients et les Pouvoirs Publics. Par suite, en France comme à l'étranger, de nombreuses initiatives voient simultanément le jour dans le secteur des transports routiers de marchandises.

Deux conclusions méritent d'être dégagées. Tout d'abord, il est permis de se féliciter de l'apparition d'une dynamique vertueuse où intérêt général et intérêts particuliers oeuvrent dans la même direction. Ensuite, dans un souci d'efficacité, il faut souhaiter que, progressivement, tous les partenaires de l'Europe des transports, dans la plus large

acception du terme, consacrent à ce nouveau thème les efforts importants de concertation et d'enthousiasme qu'il mérite.

2.6 - La qualité, instrument de rentabilité

La démarche de mise sous assurance qualité améliore la rentabilité de l'entreprise de transport routier comme de toute autre entreprise grâce, notamment :

- d'une part, aux retombés internes en terme de meilleure la rentabilité des hommes et des matériels :

* Pour les hommes, il faut insister sur la plus grande motivation des collaborateurs mieux informés sur ce qui est attendu d'eux et sur la suppression des zones grises relevées précédemment. Très souvent, la démarche vers l'assurance qualité révèle des emplois inutiles, du fait de recoupements de compétences, et entraîne une réduction des effectifs administratifs ; les forces vives de l'entreprise, ainsi dégagées, peuvent alors être redéployées pour satisfaire de vrais besoins auparavant insuffisamment couverts. Quel que soit le secteur concerné, transport ou autre, toutes les entreprises certifiées sont unanimes sur l'amélioration du climat chez elles qui a accompagné le gain en efficacité ; non seulement, les employés travaillent mieux, mais aussi, ils apprécient de savoir leur compétence reconnue :

* Pour les matériels, plus particulièrement les véhicules, on peut espérer une vie prolongée grâce à un meilleur entretien, et à une meilleure utilisation ainsi qu'une diminution de la consommation. Toutes ces retombées positives résulteront d'une meilleure formation des personnels et d'une gestion plus pointue ;

- d'autre part, aux retombées externes :

* En premier lieu, les arguments commerciaux, étayés sur une plus grande confiance accordée par les clients. Le certificat délivré par l'AFAQ, selon une procédure extrêmement rigoureuse, est non seulement une carte que doit jouer l'entreprise sur le marché intérieur mais aussi un passeport pour conquérir de nouvelles parts sur le marché international ;

* La réduction des primes d'assurance que certaines entreprises de transport routier, en cours de mise à niveau en assurance qualité, ont déjà pu obtenir ;

* La baisse du nombre de litiges à la suite de la diminution de la fréquence des pertes et des retards d'acheminement ;

L'expérience des entreprises de tous secteurs qui ont réalisé l'investissement immatériel de mise à nouveau en assurance qualité, car il s'agit effectivement d'un investissement, met en évidence un retour dans les trois ans et parfois un peu moins.