

**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'occurrence 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 international.

## 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 symptômes 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'explicitation des paramètres définissant la qualité pour un service donné et plus généralement des éléments concourant 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 connaît 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'occurrence 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 m<sup>3</sup> 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 coûteuse. 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, jusqu'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 compétentes 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

acceptation 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 recouvrements 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 niveau 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.



# Ministère de l'Équipement, du Logement et des Transports

JD/MM/14.12.92

Direction des Transports Terrestres

ANNEXE 8

PARIS, le

## Le contrôle des transports routiers : résultats et perspectives

L'efficacité des contrôles des transports routiers est une des préoccupations constantes de la D.T.T.

Les fédérations professionnelles, après des années d'opposition latente à l'idée même du contrôle, reconnaissent désormais la nécessité de celui-ci devant les risques de dérapages de la concurrence ; cependant le meilleur contrôle pour elles reste à usage externe, d'où les demandes permanentes de renforcement à l'encontre des étrangers, ou la recherche de l'impunité dès que la sanction est dissuasive (ex : excès de vitesse et usage du chronotachygraphe).

Les syndicats de salariés n'ont cessé de réclamer un accroissement des contrôles pour lutter contre la pression subie par les employés, et plus encore par les artisans transporteurs, pression qui détériore leurs conditions de travail.

Face à cette demande, les moyens et résultats sont faibles, en dépit des efforts déjà entrepris depuis quelques années :

Une circulaire du 12 mai 1987 réorganisa profondément le contrôle après les flottements de la période d'allègement des contraintes réglementaires de l'organisation des transports, trop souvent comprise à tort comme synonyme d'abandon de toute règle ; c'est ainsi que les DRE se voient confier, sous l'autorité des préfets de région, le soin d'organiser et de faire appliquer des plans régionaux de contrôle destinés à rationaliser et mieux cibler les efforts des différentes administrations qui y concourent : équipement-transport, gendarmerie, police, douanes.

.../...

Cette recherche d'une nouvelle efficacité se poursuivra dans la concertation avec l'ensemble des partenaires au sein d'un groupe de travail du Conseil National des Transports présidé par M. l'Inspecteur Général DOGUET en 1989/90.

Les propositions issues de ce groupe ont depuis lors été mises en oeuvre :

- centrage du contrôle principalement sur route, indispensable du fait du caractère nomade et de plus en plus délocalisé de cette activité, sur les temps de conduite et de repos, les vitesses, les poids et dimensions, qui sont les trois paramètres essentiels d'encadrement de la concurrence, et de la sécurité, par des circulaires des 1er juin et 3 juillet 1990 ;
- recherche d'une remise à niveau des effectifs des contrôleurs des transports terrestres, et résorption du corps des adjoints de contrôle (catégorie C) dont l'absence de recrutement conduisait à une attrition progressive de l'effectif global, pour lequel l'objectif proposé par M. DOGUET était de remonter de moins de 300 agents à environ 350 ;
- dotation en moyens matériels nouveaux - fourgons aménagés en bureaux, 34 disponibles fin 1992 avec des moyens de pesée mobiles - équipement des axes autoroutiers en moyens de pesée fixes - poursuite et amélioration des moyens informatiques de lecture des disques (temps de conduite et de repos) des chronotachygraphes ;
- extension des habilitations des contrôleurs des transports terrestres.

Bien entendu ces diverses mesures ont été engagées en liaison étroite avec les administrations qui apportent leur concours au dispositif, et tout spécialement avec la D.G.G.N.

Malgré ces efforts, l'ensemble des contrôles (route + entreprise, contrôleurs des transports terrestres + inspection du travail des transports) représente à peine 1 300 000 disques analysés pour la réglementation sociale CEE, alors que la Directive CEE 88/599 nous impose d'en contrôler au moins 1 325 000, soit l'équivalent d'une journée de travail par an, le seul parc français de véhicules de plus de 3,5 T comptant environ 570 000 véhicules.

Pour mémoire, ces contrôles sont générateurs de recettes fiscales non négligeables : 9 304 366 F en 1991 pour les seules consignations (dépôts de garantie exigés pour les non résidents et suivis de condamnations à plus de 99 %), alors que les moyens directs alloués au budget 1992 ne sont que de 3,565 MF en investissement, et de 3,649 MF en fonctionnement.

.../...



L'effet de dissuasion est donc notoirement insuffisant, d'autant plus que l'efficacité des sanctions pénales est douteuse : en social, sur plus de 14 000 suites judiciaires connues, plus de 80 % des amendes prononcées sont égales ou inférieures à 1 300 F, minimum prévu pour la 4ème classe de contraventions où elles se situent.

Ainsi que les événements du mois de juillet dernier en ont fait apprécier le caractère indispensable, il s'avère qu'il est vital pour le transport terrestre français, que les réglementations soient respectées et leur application contrôlée efficacement.

Les enjeux sont considérables tant au niveau de la sécurité que pour l'économie nationale afin d'établir la base d'une concurrence saine et équilibrée à la fois à l'intérieur du secteur routier qu'entre les modes de transport.

Actuellement, les résultats du contrôle sur route, dans le cadre des plans régionaux de contrôle, recueillis sur l'année 1991, sont les suivants :

Nombre de véhicules contrôlés	296 606
Nombre de véhicules en infraction	49 594
Taux d'infraction	16,70 %

Sur les véhicules en infraction, la répartition du non respect des règles est la suivante, certains ayant fait l'objet de plusieurs constats :

Code de la route (sauf poids)	: 22 668	soit 33,2 %
Réglementation des transports	: 8 207	soit 12 %
Réglementation sociale	: 33 258	soit 48,6 %
Matières dangereuses	: 2 429	soit 3,6 %
Surcharges	: 12 109	soit 24,4 %

Trafic, et comportement des poids lourds, peuvent être résumés comme suit :

D'après l'enquête du SETRA, les véhicules lourds (poids lourds et véhicules de transport en commun) représentaient en moyenne annuelle pour 1990, 14 % du trafic total.

Il convient de souligner que 16,4 % des véhicules lourds circulant sur le réseau national sont étrangers, ils empruntent principalement les autoroutes concédées où ils représentent un véhicule lourd sur quatre, contre un sur douze sur les routes nationales (étude SETRA de mars 90 à février 91).

.../...

En accidentologie, selon les indications fournies par la DSCR, les véhicules poids lourds ont été impliqués dans 6,3 % des accidents. Toutefois ces accidents ont fait 1 573 tués parmi les 9 617 recensés soit 16,4 % des morts.

La gravité de ces accidents est donc presque trois fois supérieure à la moyenne.

D'après les comptages réalisés au moyen des stations SATL :

- En vitesse en 1991, les pourcentages de dépassements par rapport à la vitesse autorisée étaient de 42 % pour l'ensemble des poids lourds.

- En surcharge, toujours pour l'année 1991, 14,45 % des véhicules enregistrés par les stations SATL étaient en infraction sur les poids (art. 55, 56 et 58 du code de la route).

\*

\* \*

Redresser cette situation est une oeuvre difficile mais nécessaire, qui au delà de l'indispensable relèvement des moyens humains et financiers, suppose qu'une ambition gouvernementale soutienne une politique forte et continue au service d'une réduction du taux de fraude constaté.

Cet objectif pourrait être la division par deux du taux de fraude constaté en quatre ans.

Extrait d'une note de l'AFT  
en date du 16 Décembre 1992

---

LA QUALIFICATION PROFESSIONNELLE DU CONDUCTEUR

---

"En matière de qualification professionnelle des conducteurs, il convient de noter qu'actuellement environ un quart seulement des conducteurs qui entrent chaque année dans le métier dans les entreprises pour compte d'autrui ont une véritable formation professionnelle en plus du simple permis de conduire ; cette formation professionnelle est validée par des CAP ou BEP (diplômes reconnus par le Ministère de l'Education Nationale) ou par des CFP (diplôme reconnu par le Ministère du Travail). L'objectif à moyen terme qui doit probablement être atteint par la voie conventionnelle, doit être celui d'une formation professionnelle pour tout conducteur, au moins pour ceux qui entrent dans le compte d'autrui. Cette formation se justifie par le développement des connaissances techniques nécessaires à la conduite des véhicules, (tels que nouveaux moyens de communication, EDI, matériel plus sophistiqué) et également par le souci d'accroître ou d'améliorer la composante relationnelle et commerciale du conducteur ; la justification d'une telle formation professionnelle est aussi la conséquence d'un souci de plus en plus grand de prise en compte des phénomènes de sécurité et d'environnement. Elle participe également à une préoccupation de relever le niveau en terme d'image du conducteur professionnel : avec l'accroissement de plus en plus important des formations de tous les jeunes en France, il est certain qu'une profession faisant appel à des personnels non formés se dévalorise relativement et cette situation peut conduire à moyen terme à une difficulté de plus en plus grande de recrutement. L'objectif final serait une formation professionnelle qualifiante reconnue par les diplômes évoqués ci-dessus. Toutefois, le coût financier serait extrêmement important à court terme, compte tenu du nombre de personnes entrant chaque année dans le métier. Il pourrait être envisagé, à titre transitoire, une formation professionnelle minimale, intermédiaire entre le simple permis de conduire et les formations qualifiantes CAP, BEP ou CFP : l'AFT propose, par exemple, une formation de six semaines, en plus du permis de conduire, incluant trois semaines de perfectionnement à la conduite, plus des notions de conduite économique et sûre et trois semaines de formation en salle type licence.

Une telle formation serait nécessaire pour l'obtention d'une carte professionnelle de conducteur routier."

1900

1901

1902

**Extrait d'une note de l'AFT****en date du 16 Décembre 1992**

---

**LA QUALIFICATION PROFESSIONNELLE DU CONDUCTEUR**

---

"En matière de qualification professionnelle des conducteurs, il convient de noter qu'actuellement environ un quart seulement des conducteurs qui entrent chaque année dans le métier dans les entreprises pour compte d'autrui ont une véritable formation professionnelle en plus du simple permis de conduire ; cette formation professionnelle est validée par des CAP ou BEP (diplômes reconnus par le Ministère de l'Education Nationale) ou par des CFP (diplôme reconnu par le Ministère du Travail). L'objectif à moyen terme qui doit probablement être atteint par la voie conventionnelle, doit être celui d'une formation professionnelle pour tout conducteur, au moins pour ceux qui entrent dans le compte d'autrui. Cette formation se justifie par le développement des connaissances techniques nécessaires à la conduite des véhicules, (tels que nouveaux moyens de communication, EDI, matériel plus sophistiqué) et également par le souci d'accentuer ou d'améliorer la composante relationnelle et commerciale du conducteur ; la justification d'une telle formation professionnelle est aussi la conséquence d'un souci de plus en plus grand de prise en compte des phénomènes de sécurité et d'environnement. Elle participe également à une préoccupation de relever le niveau en terme d'image du conducteur professionnel : avec l'accroissement de plus en plus important des formations de tous les jeunes en France, il est certain qu'une profession faisant appel à des personnels non formés se dévalorise relativement et cette situation peut conduire à moyen terme à une difficulté de plus en plus grande de recrutement. L'objectif final serait une formation professionnelle qualifiante reconnue par les diplômes évoqués ci-dessus. Toutefois, le coût financier serait extrêmement important à court terme, compte tenu du nombre de personnes entrant chaque année dans le métier. Il pourrait être envisagé, à titre transitoire, une formation professionnelle minimale, intermédiaire entre le simple permis de conduire et les formations qualifiantes CAP, BEP ou CFP : l'AFT propose, par exemple, une formation de six semaines, en plus du permis de conduire, incluant trois semaines de perfectionnement à la conduite, plus des notions de conduite économique et sûre et trois semaines de formation en salle type licence.

Une telle formation serait nécessaire pour l'obtention d'une carte professionnelle de conducteur routier."

PHILOSOPHY 201: INTRODUCTION TO PHILosophy

1. The first part of the course will focus on the foundations of philosophy, including the history of philosophy and the development of the major philosophical traditions. We will explore the work of ancient Greek philosophers such as Plato and Aristotle, and the medieval and modern philosophers such as Descartes, Locke, and Kant.

2. The second part of the course will focus on the philosophy of mind, including the nature of consciousness, the self, and the relationship between the mind and the body. We will explore the work of philosophers such as Descartes, Locke, and Kant, and the contemporary philosophers such as Wittgenstein and Quine.

3. The third part of the course will focus on the philosophy of language, including the nature of meaning, truth, and the structure of language. We will explore the work of philosophers such as Frege, Wittgenstein, and Quine.

4. The fourth part of the course will focus on the philosophy of action, including the nature of rationality, the will, and the relationship between the mind and the body. We will explore the work of philosophers such as Aristotle, Kant, and Frankfurt.

5. The fifth part of the course will focus on the philosophy of ethics, including the nature of moral values, the good life, and the relationship between the individual and the community. We will explore the work of philosophers such as Aristotle, Kant, and Rawls.

## COMMENT REGULER L'ACCES AU FINANCEMENT DE VEHICULES INDUSTRIELS

Il existe trois types de financement :

- Le Crédit classique
- le Crédit Bail,
- la Location Financière.

Dans les dernières années, il y a eu un très fort développement du crédit bail et de la location financière par rapport au crédit classique. Ceci, parce que dans ces deux modes de financement, il y a les caractéristiques suivantes :

- TVA financée,
- Charges financières régulées sous forme de loyer,
- Pas d'endettement,
- Durée de financement liée à l'amortissement du matériel (crédit-bail) ou plus courte que la durée de l'amortissement fiscal (location financière),
- Gain sur la taxe professionnelle (location financière).

L'accès à ce type de financement repose sur le fait que les références nécessaires sont fournies vers l'avenir (Chiffre d'Affaires potentiel), plutôt que vers le passé (fonds propres pour obtenir l'endettement).

Le seul risque couru par le Financier est pendant la période d'exploitation, le risque matériel est pris par le Fournisseur au titre de l'engagement de reprise.

Il n'y a donc pas d'obstacle à ce que des Entreprises incapables d'acheter des véhicules dans des schémas de crédit classique, puissent s'inscrire dans des programmes importants de location.

La Location Financière est bonne en principe, mais peut être pernicieuse si les réglages ne sont pas bons.

Un mauvais réglage peut être un engagement de reprise trop important, supérieur à la valeur vénale du véhicule.

... 2

La location amène, dans ce cas,

- une fausse perception du prix de revient,
- un sous amortissement du capital pendant la période,
- un report de ce sous amortissement sur le repreneur du véhicule en fin de période.

Les conséquences :

- Augmentation du risque du financeur,
- Augmentation du risque pour le repreneur du véhicule à terme,
- Utilisateur en fausse situation de prix de revient avec des effets de seuil importants à chaque changement de véhicule.

Si l'on veut réguler l'accès à la location financière, la valeur de l'engagement de reprise est le levier sur lequel on doit agir.

Fixer des règles par rapport à la cote ARGUS, en ce qui concerne l'engagement de reprise, pourrait contribuer à améliorer la situation.





Direction des Transports Terrestres

Sous-direction du Travail  
et des Affaires Sociales

-----  
TS2/PS/JV

PARIS, le

21 DEC. 1992

NOTE

SUR LA CARTE PROFESSIONNELLE  
DE CONDUCTEUR ROUTIER

Des revendications parmi les plus significatives formulées à l'occasion des mouvements sociaux de juillet 1992 a émergé le souhait d'une reconnaissance de la profession de conducteur routier. Parmi les solutions avancées pour remédier à ce malaise dans la profession, la réforme du régime de la carte professionnelle de conducteur routier apparaît comme l'une des plus probantes et mérite donc un examen attentif. Après avoir rappelé le régime actuel de la carte professionnelle (I) différentes pistes de réaménagement seront envisagées (II).

I - Le régime actuel de la carte professionnelle de conducteur routier

La carte professionnelle a été instituée pour la première fois par un arrêté du 22 mai 1971. Elle était délivrée par des commissions paritaires professionnelles aux personnes justifiant de leur qualification professionnelle ou au moyen d'attestations d'employeurs certifiant l'exercice de la profession pendant une certaine durée. Les modalités devaient être fixées dans un accord conclu entre les organisations professionnelles intéressées et approuvé par le Ministre chargé des Transports et le Ministre chargé du Travail. Cet accord n'étant pas intervenu ce régime a été abrogé par l'arrêté du 28 avril 1976 portant institution d'une carte professionnelle de conducteur routier.

.../...

Celle-ci peut être délivrée sur leur demande aux personnes justifiant cumulativement de :

- la possession d'un permis de conduire de la catégorie C ou C1 ou D en cours de validité ;
- l'exercice effectif de l'activité de conducteur routier depuis un an au moins à la date de la demande ;
- l'aptitude médicale à l'exercice de l'activité de conducteur routier.

La carte professionnelle est délivrée par le Préfet du lieu du domicile du demandeur au vu d'une déclaration sur l'honneur souscrite par ce dernier et par laquelle il certifie sous son entière responsabilité qu'il remplit toutes les conditions requises.

Cette carte professionnelle tombe progressivement en désuétude pour au moins une double raison, d'une part le trop grand laxisme des conditions d'attribution ne garantit pas une véritable qualification professionnelle qui serait ainsi reconnue, d'autre part aucun avantage notamment professionnel n'étant attaché à la détention de cette carte, celle-ci ne présente que peu d'intérêt.

C'est pourquoi toute réforme de la carte professionnelle passe par un renforcement de ses conditions d'attribution et par une redéfinition de ses finalités.

## II - La problématique de la réforme.

On peut en premier lieu s'interroger sur les voies de la réforme : réglementaire, conventionnelle ou mixte comme en 1971.

Le second problème serait le champ d'application, il apparaît souhaitable qu'il soit le plus large possible : tous conducteurs de véhicules de plus de 3,5 T ou 9 personnes qu'il s'agisse de transport public ou privé (pour compte propre ou pour compte d'autrui).

Les conditions d'obtention devraient être rigoureuses et objectives et ne plus reposer sur une simple déclaration. La carte professionnelle devrait être la sanction, soit d'un diplôme de formation initiale (au minimum C.A.P) ou continue, soit d'une véritable qualification résultant d'une expérience dont la durée reste à déterminer.

.../...

Une période transitoire serait alors à envisager.

Les finalités restent également à préciser soit simple reconnaissance d'une qualification à laquelle seraient rattachés certains avantages de carrière à définir par branche, soit véritable clé d'accès à la profession réclamée par les seuls représentants des salariés.

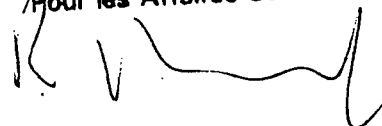
Dans cette dernière hypothèse elle pourrait être obligatoire pour la conduite de véhicules à partir d'un certain tonnage ou transportant plus d'un certain nombre de personnes (par exemple plus de 19 T ou plus de 20 passagers). Cette obligation de nature principalement sécuritaire, par essence nationale, pourrait être délicate (ou impossible) à imposer aux conducteurs étrangers.

Les distances parcourues pourraient difficilement servir de critère, de même que le caractère international du transport.

Certains avantages de carrière pourraient être attachés à la détention de la carte professionnelle comme la conservation de l'ancienneté en cas de changement d'employeur et une classification plus avantageuse dans la grille des salaires, ce qui implique nécessairement un accord collectif étendu dans chaque branche concernée.

Enfin, faut-il envisager d'en tirer des conséquences sur le plan du permis à points, comme l'idée en a été avancée ?.

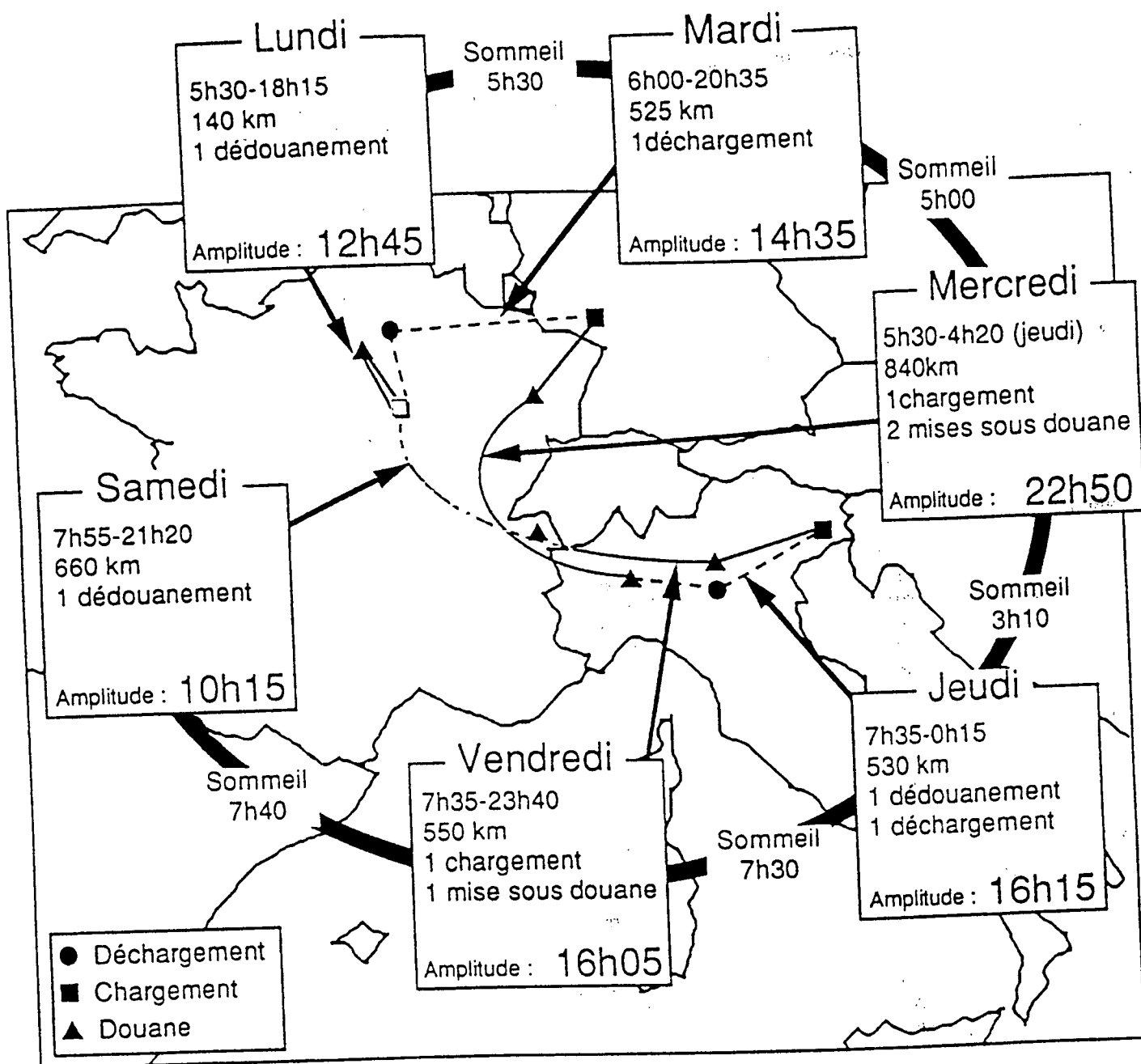
L'Adjoint au Directeur  
des Transports Terrestres  
Pour les Affaires Sociales



Roger Lejuez



# Une semaine ordinaire



## Bilan

Semaine	
3245 km	
2 déchargements	
2 chargements	
6 douanes	
Durée de travail : 75h35	48h25 de conduite 15h50 d'attente
	69 heures payables

## Une semaine ordinaire

Une semaine de plus de 60 heures ? Le lot commun de plus de 10% des conducteurs, ceux qui font des rotations impliquant une absence du domicile supérieure à 4 jours consécutifs.

### *Un exemple en international*

La description de la semaine d'un conducteur circulant en international montre la succession des activités de chargement, de déchargement et de passages en douane qui scandent la conduite du véhicule. Chaque phase de cette succession constitue une étape cruciale qui rythme les horaires de conduite et, par effet de report, les moments de repos des conducteurs.

De 5h30 le lundi jusqu'à 21h20 le samedi suivant, le conducteur a travaillé 75h35 et parcouru 3245 kilomètres. L'amplitude de travail quotidien est en moyenne de 15h27 et oscille entre 10h15 et 22h50. Le sommeil dure en moyenne 5h46 et se situe entre 3h10 et 7h40.

Au total, le conducteur est resté au volant de son camion plus de 48 heures, il a dépensé presque 16 heures de son temps de travail en attente, attente de chargement ou de déchargement, attente en douane, attente d'instruction provenant de son employeur.

### *Au delà du possible*

Le mercredi se distingue par l'ampleur exceptionnelle du temps de travail: 22h50 ! et par la brièveté du temps de sommeil qui lui succède, le plus court de la semaine. Pour le conducteur : arriver plus tôt en Italie, c'est recharger plus vite, c'est se donner toutes les chances d'un retour rapide permettant de passer un week-end complet "chez-soi". Il n'hésite donc pas à "forcer la dose". Ce phénomène est fréquent : les conducteurs ont besoin de gagner du temps. Sans cesse, ils anticipent sur le temps car ils ne peuvent prévoir les nombreux aléas qui leur feront perdre du temps.

Parmi les nombreuses semaines de travail analysées, il existe très souvent une séquence d'activité extrêmement longue, en début ou en milieu de semaine où le conducteur tente de capitaliser de l'avance sur les événements afin de maîtriser un tant soit peu, le déroulement du temps.

### *Des reports, des compensations*

Globalement, on assiste au cours de la semaine à des évolutions dans les amplitudes de travail et dans les temps de sommeil.

Du lundi au mercredi, l'amplitude de travail quotidien croît pour atteindre son maximum le mercredi. Elle décroît ensuite jusqu'au samedi. Inversement, la durée de sommeil quotidien diminue du lundi au mercredi, jour où elle est à son minimum, avant d'augmenter à son tour. Mais les deux dernières périodes de sommeil sont beaucoup plus longues que celles du début de semaine.

En début de semaine, on assiste donc à une augmentation des amplitudes de travail qui se fait aux dépens du temps de sommeil. En fin de semaine, on ne gagne plus sur le temps, la fatigue se fait davantage sentir, les périodes de sommeil s'allongent. Les amplitudes de travail restent élevées. Le repos nécessaire à la récupération des forces est ainsi reporté sur la fin de semaine et sur le week-end.

Les inévitables aléas contraignent à une gestion anticipée du temps. Il faut gagner du temps pour affronter les nombreux aléas qui en font perdre afin d'assurer malgré tout la production demandée.

ANNEXE 13

**CONTRIBUTION PRESENTEE PAR LA F.N.T.R.**

---

**AUX REFLEXIONS A PLUS LONG TERME ENGAGEES PAR LE GROUPE**

---

8 DECEMBRE 1992

---

103

La première phase des travaux du groupe a porté sur le constat de la situation économique et sociale. Celui-ci a été acté dans le rapport intérimaire de novembre 1992. A quelques nuances près, la F.N.T.R. souscrit au diagnostic tout comme elle partage les propositions immédiates qui ont été présentées.

Cette première phase des travaux devant être complétée par des propositions à plus long terme visant à assurer plus de cohérence dans le développement du transport routier, la F.N.T.R. tient à présenter ci-après ses réflexions sur un programme d'actions.

### **I - RECONSIDERER LES EXIGENCES D'ACCES A LA PROFESSION**

Bien que récemment renforcées, les conditions d'accès à la profession sont loin d'être contraignantes pour celui qui souhaite tenter sa chance : l'attestation de capacité préparée en 4 semaines donne la qualité de chef d'entreprise et pour exploiter un 40 tonnes il suffit par exemple d'avoir 21 KF sur son livret A. Ces conditions sont objectivement insuffisantes pour opérer actuellement sur le marché. Elles le seront encore plus demain dans l'espace européen.

Il faut donc agir :

#### **- Sur le niveau de qualification des futurs entrants**

- . en faisant précéder l'inscription à l'attestation de capacité d'un entretien de motivation,
- . en renforçant la connaissance des candidats sur les perspectives réelles du marché et sur les difficultés qu'ils rencontreront et ceci dès les premiers jours de formation,
- . en étendant significativement le niveau et donc le temps consacré aux enseignements de gestion et à la fonction commerciale de façon à ce que les postulants ne soient pas condamnés irrémédiablement à la fonction de sous-traitant et que, lorsqu'ils se trouvent dans cette situation, ils soient mieux armés pour négocier les conditions contractuelles.

Ces orientations devraient se traduire par un allongement du cycle de formation.



Enfin, la forme de l'examen devrait être revue. Il ne semble pas que les épreuves de contrôle des connaissances fondées sur des questionnaires à choix multiples (QCM) soient de nature à s'assurer du niveau du candidat.

- Sur les conditions financières d'accès

Le minimum exigé de capitaux propres de 1.050 F. par tonne plafonné à 21.000 F. par véhicule est équivalent pour un 40 Tonnes exploité à grande distance à :

- . moins de 4 % du prix d'un ensemble routier acquis neuf
- . ou encore à moins de 15 jours de fonds de roulement pour opérer sur un marché où les délais de paiement sont souvent supérieurs à deux mois.

Ceci implique, qu'à ce niveau d'assise financière, le nouvel entrant est condamné à s'endetter immédiatement, à rechercher un plus de productivité kilométrique avec les incidences connues quant au non respect des réglementations, ou à opérer sous la tutelle de celui qui lui offrira la possibilité de couvrir plus rapidement une partie de ses frais.

C'est pourquoi il est opportun de proposer :

- . Une modification significative du minimum exigé, pour le nouvel entrant, de l'ordre de 25 % par tonne de poids total. Ce relèvement nous semble modéré compte tenu de ce qui a été dit plus haut. Il devrait être suivi d'une deuxième étape après observation de l'incidence de la première mesure sur la natalité et la pérenité des nouvelles entreprises.
- . Un déplafonnement dans le mode de calcul du minimum par véhicule qui est actuellement de 20 fois le minimum par tonne. Cette proposition est justifiée par le fait que le marché à grande distance est celui qui est le plus déstabilisé et que c'est sur celui-ci que sont exploités l'essentiel des maxicodes. Il est donc souhaitable que la surface financière exigée pour un 40 tonnes en transport à la demande en zone longue soit supérieure à celle requise pour un camion benne d'un vingtaine de tonnes.

Il faut noter aussi un certain engouement de nature psychosociologique qui porte le nouvel opérateur vers la grande distance et qu'il faut peut être modérer : les déconvenues des uns conduisent aussi à la déstabilisation des autres opérateurs.

La question posée au sein du groupe de la modulation des exigences financières en capitaux propres doit être prise en considération. Tout d'abord, il est difficile de mettre concrètement en place un couperet remettant en question l'existence d'une entreprise qui "tourne" et l'obligeant à céder une partie de son parc pour respecter le ratio.

D'autre part, ce ratio devrait être modulé tant en fonction des perspectives du marché du transport que de celles du marché financier.

En fait, il faut distinguer trois situations :

- . l'accès proprement dit où l'actif se résume à l'apport initial,
- . la phase d'installation et de "rodage" durant laquelle, comme on l'observe dans la majorité des cas, l'entreprise ne peut éviter de perdre une quote part importante de son capital,
- . la situation de croisière où la santé financière de l'entreprise se juge par son actif net et par le rapport entre les nombres de jours de crédit clients et de crédit fournisseurs.

La fixation du niveau d'exigence financière doit de notre point de vue prendre en compte ces différentes situations.

## II - CONSOLIDER LA STRUCTURE FINANCIERE DES ENTREPRISES

Les banquiers évoquent souvent, et pas toujours à tort, la notion de "bilan de transporteur" pour parler de structure déséquilibrée. L'insuffisance de couverture des actifs immobilisés et du fonds de roulement est à la fois source de coûts financiers de moins en moins supportables et de tentations de fuite en avant en terme d'accroissement de trafic et de bradage de prix.

Pour enrayer cette évolution, il est nécessaire d'actionner différents leviers portant tant sur le haut que sur le bas du bilan :

### - En renforçant le taux de contribution des capitaux propres au financement des immobilisations

Cet objectif peut être approché par des mesures spécifiques au secteur :

- . En agissant sur les conditions financières d'accès à la profession (cf. supra).
- . En favorisant l'entrée dans le capital des entreprises de transport de sociétés ou d'organismes financiers disposant de fonds bénéficiant de régime fiscal du type capital risque. Reste à trouver les moyens de mobiliser l'épargne pour rendre possible de telles interventions au profit des entreprises de transport routier. La rentabilité attendue étant loin d'être attractive par rapport à d'autres secteurs d'activité ou tout simplement par rapport au rendement financier net des placements offerts au public, il faudrait en fait une amélioration préalable de la rentabilité pour attirer des capitaux extérieurs.
- . C'est pourquoi il semble que les différentes actions spécifiques qui peuvent être envisagées ne peuvent se substituer en termes d'efficacité à une fiscalité générale incitative au report des résultats bénéficiaires, en franchise d'impôts, ou à taux d'imposition réduit, au sein de l'entreprise. Le tryptique de base est donc constitué du rapport entre

le taux d'imposition global (entreprise + particulier) des bénéfices distribués, le taux des bénéfices non distribués et du taux réel des placements sur le marché financier.

- . En facilitant les regroupements par une fiscalité incitative sur les droits d'apport.
- En allégeant le coût financier des capitaux permanents empruntés à moyen et long terme

L'accès à des prêts à taux bonifiés constitue une demande permanente de la profession. Nous croyons toutefois que des dispositions générales ne suffisent pas. Il serait sain de conditionner l'accès à certains critères tenant compte de la situation du bénéficiaire potentiel ou de la nature de ses projets.

- . Une première priorité devrait être donnée à la consolidation de l'endettement là où les dérives financières peuvent être enrayées.
- . Il faut aussi favoriser le financement de projets porteurs d'avenir notamment ceux dans le domaine de l'innovation technologique, de l'organisation logistique et de la gestion de la sécurité.
- . En revanche, on peut souhaiter que le financement du matériel roulant ne fasse pas l'objet d'avantages particuliers afin que les décisions d'achat obéissent plus à un calcul rationnel.

Ceci implique aussi plus de clairesvoyance pour l'entreprise sur les tendances d'évolution du marché et plus de responsabilité - voire de responsabilisation - des constructeurs et des organismes financiers.

On peut encore s'interroger sur l'incidence sur la structure des bilans, puis sur le comportement économique des entreprises, des possibilités offertes par le recours à la location financière, notamment par des opérateurs qui cèdent leur parc pour dégager les fonds d'une opération de croissance externe avant de le reprendre sous ce régime.

- En permettant aux entreprises de financer plus facilement leurs engagements à court terme

- . Comme dans tous les secteurs économiques ceci passe par des dispositions générales comme la réduction des délais de paiement. L'enjeu est d'autant plus important que le rapport de force est défavorable au transporteur routier tant vis à vis de ses fournisseurs que de ses clients. En effet, le carburant se paye au comptant en fin de mois, les traites de remboursement des emprunts pour acquisition de véhicules sont à échéances pré-établies ..., tandis que les clients règlent à 90 jours et plus.
- . Indépendamment de cette demande d'ordre général, une réflexion devrait être engagée sur la possibilité de restaurer dans les faits le droit de rétention dont dispose théoriquement le transport routier. Rappelons que ce privilège est justifié dans son principe par le fait que le transport est réputé payable comptant.

La dérive des délais de paiement, voire le débit d'office du montant des litiges de transport au mépris de la législation ont vidé de toute substance ce droit.

C'est la raison pour laquelle il faudrait permettre au transporteur d'exercer un droit de rétention comparable à celui dont bénéficie le commissionnaire au titre de l'article 95 du Code du Commerce et qui permet de se garantir du paiement des prestations antérieures par la rétention d'une marchandises remise ultérieurement.

- . Il faut aussi, comme plusieurs participants au groupe l'ont rappelé, modifier la loi sur les faillites qui, dans ses dispositions actuelles, peut conduire à des défaillances d'entreprises en cascade.

En effet, l'un des objectifs de la loi sur les faillites, est la continuation de l'activité dans le but de préserver l'emploi. Or en pratique, on constate trop souvent une poursuite d'activité dans de telles conditions, du fait de l'effet protecteur de la loi, que sont engendrés sur le marché des effets pervers dus au maintien d'activité permettant l'exploitation dans les conditions de concurrence déloyale.

Or, ces situations, qui trop souvent perdurent en pure perte pour les entreprises en observation puisque beaucoup seront mises en liquidation judiciaire, ont des conséquences fort dommageables sur leurs concurrents et mettront, à leur tour, leurs exploitations en péril.

Dès lors, une réforme de la loi et de la pratique s'impose afin de ne pas permettre artificiellement à des entreprises mourantes de se maintenir sur le marché en pure perte.

### III - PRATIQUER UNE POLITIQUE SOCIALE ACTIVE SANS DESTABILISER LE SECTEUR

Le transport routier est essentiellement une industrie de main d'oeuvre où l'ensemble du personnel joue un rôle clé. La politique sociale dans le secteur est donc primordiale et la modernisation des entreprises passe avant tout par des changements qualitatifs liés à des modifications, largement en cours, des mentalités. L'effort, déjà important, de formation professionnelle doit être encouragé et les projets de l'A.F.T. dans ce domaine doivent être fermement appuyés. Amélioration de la formation des conducteurs, place plus large accordée à l'encadrement comme d'une manière générale aux fonctions commerciales, formation continue des chefs d'entreprises et en particulier des responsables PME, autant d'axes de réflexions et d'actions à promouvoir.

L'amélioration des conditions de travail, en particulier des conducteurs routiers, constitue une priorité en France comme dans les autres pays européens. Elle doit être conduite principalement par voie conventionnelle et non par voie réglementaire non concertée. Elle suppose l'existence d'interlocuteurs représentatifs aussi bien du côté patronal que salarial, ce qui devrait conduire les Pouvoirs Publics à ne pas céder à certaines tentations de division, et les organisations patronales à effectuer les regroupements indispensables, tout en tenant compte des spécificités des diverses familles professionnelles.

La modernisation de la convention collective du transport routier et des activités auxiliaires de transport passe par un "toiletage" des classifications et un aménagement de la durée du travail qui tiennent compte des contraintes de la profession, en particulier une certaine souplesse dans la gestion des temps.

En ce qui concerne la durée du travail, la négociation en cours doit aboutir à une plus grande transparence entre la durée du travail et la rémunération correspondante, ainsi qu'à une simplification de la structure des rémunérations présentées sur le bulletin de paye par référence à des normes conventionnelles harmonisées au niveau de la profession.

En bref, il faut aboutir à la définition de règles simples et applicables par tous tout en prenant en compte la dimension européenne (norme de temps de service à définir pour tous les Etats membres).

Ces règles simples doivent évidemment être contrôlées. Pour que le respect des règles soit assuré, il faut un contrôle ciblé, prenant en compte le comportement général de l'entreprise vis à vis des réglementations et s'attaquant en priorité aux excès les plus flagrants. Il faut par contre proscrire la "contrôlite" (on peut tout craindre des récents textes sur la feuille de route et du projet d'ordre de mission) qui aboutit à l'inverse de l'objectif poursuivi, et conduit au sentiment de culpabilité banalisé et démolisateur.

D'une manière générale, le "dossier social" doit être examiné en liaison avec le "dossier sous-traitance" car en agissant sur l'un on agit sur l'autre. Ainsi, par exemple, il est à craindre que le décret du 3 Août sur la réduction des équivalences entraîne certains opérateurs de transport à recourir davantage à la sous-traitance (artisans) pour retrouver la flexibilité qui leur est retirée. Ce recours risque d'entraîner une nouvelle dégradation des prix, elle-même préjudiciable en fin de compte aux conditions sociales du secteur.

En définitive, les avancées sociales souhaitées par l'ensemble des parties prenantes ainsi que les compensations économiques indispensables à leur réalisation, pourraient faire l'objet d'un contrat de progrès négocié entre la profession et les Pouvoirs Publics, à l'instar de ce qui a été initié par le protocole du 11 Février 1992.

#### IV - CREER LES CONDITIONS D'UNE AUGMENTATION DE LA PRODUCTIVITE

La profession a de plus en plus de difficultés à comprendre les Pouvoirs Publics qui d'un côté lui demandent d'être en quelques mois capable de couvrir des surcoûts sociaux et qui de l'autre refuse des mesures de bon sens qui ne coûteraient rien au Budget.

Sauf à vouloir maintenir les entreprises françaises dans des situations de concurrence défavorables par rapport à celles de ses principaux compétiteurs étrangers, il faut :

- . adopter le passage à 44 tonnes,

- . permettre le passage de la largeur intérieure des véhicules à paroi solide à 2,48 m (équivalent à une largeur externe de 2,60 m),
- . adapter la longueur des trains routiers en conséquence des normes des palettes afin de pouvoir les charger par 40.

Ces dispositions ne peuvent que permettre des gains substantiels de productivité allant dans certains cas jusqu'à diviser par deux ou par trois les temps de chargement et de déchargement.

Il faut insister à nouveau sur l'importance de ces temps dans le total du temps de service du conducteur et sur la contradiction, voire l'inconséquence, qu'il y a d'un côté d'exiger de la profession une diminution importante du temps de service et de l'autre de lui refuser les moyens de le minorer.

Il faut encore rappeler que des demandes vont dans le sens de l'amélioration de la sécurité. Le passage à 2,48 m rendrait le véhicule bâché déchargeable sur les côtés moins intéressant dans le choix des transporteurs. Or, c'est celui qui se déforme en circulation, et c'est le véhicule qui comporte les plus grands risques d'accidents du travail au déchargement.

N'oublions pas aussi les avantages autres, loin d'être secondaires, que constituent la diminution de la consommation unitaire d'énergie, donc d'émissions gazeuses, et la diminution de l'encombrement. Ces arguments vont dans le sens des préoccupations conjointes des professionnels et des Pouvoirs Publics. Reste à être cohérent.

La recherche d'économie de temps aux opérations de chargement et de déchargement ne doit pas être contrariée, voire annulée, par les temps d'attente avant le début de ces opérations.

L'enjeu est capital. L'amélioration des conditions actuelles implique une concertation qui soit moins formelle, peut être moins centralisée, et évitant des résolutions incantatoires n'engageant pas directement les représentants.

La F.N.T.R. s'est engagée dans un processus d'initiatives tant globales que sectorielles qui devraient être poursuivies à l'échelon local. On ne pourra remédier partiellement aux difficultés actuelles qu'en comprenant mieux les impératifs du métier de l'autre et en acceptant que toute contrainte imposée à l'autre soit acceptée comme service entrant dans la définition du prix de transport.

La question essentielle réside dans une meilleure identification du prix de la partie traction afin de mieux nommer et évaluer les services autres objectivement rendus mais pas toujours perçus.

En fait, il faudra être en mesure, pour reprendre une terminologie informatique, de mieux interfacer les contraintes de chacune des parties. Ceci peut impliquer des investissements tant en aménagements physiques de la délivrance et de la réception des marchandises qu'en dispositifs d'échanges de données. Le coût de financement de tels investissements nécessite à la fois :

- une recherche d'économies d'échelle par la popularisation de techniques innovantes,
- un soutien financier aux entreprises et aux instituts de recherche finançant l'innovation.

La concertation doit rester la règle dans les relations entre les transporteurs et leurs clients. Il ne faut pas cependant écarter la possibilité de situations de blocage où pourrait intervenir l'Etat notamment lorsqu'il est actionnaire de groupes industriels : l'établissement de codes de bonne conduite entre la Profession et quelques majors de l'industrie ne peut qu'avoir un effet positif d'entraînement.

#### **V - INCITER LES ENTREPRISES QUI NE PEUVENT S'ADAPTER AUX CONDITIONS NORMALES D'EXPLOITATION A SORTIR DU MARCHÉ**

Les propositions émises aux chapitres qui précèdent devraient permettre l'assainissement du secteur à condition que ne subsistent pas sur le marché des entreprises non viables économiquement et qui se maintiennent artificiellement en étant hors règles du jeu normal de la concurrence.

La F.N.T.R. ne s'oppose pas à la prise de sanctions pécuniaires ou administratives à l'encontre d'entreprises ne respectant pas de façon grave et répétée les règles communément admises. Cette acceptation ne vaut pas toutefois blanc sein à des pratiques désordonnées de justiciers voulant, comme nous l'avons entendu parfois lors des travaux, sanctionner une profession jugée dans son ensemble délictuelle.

Il est préférable :

- de rechercher, par consensus avec la Profession, à définir les comportements inacceptables qui doivent conduire à une exclusion du marché,
- de faire précéder la décision d'un sursis pour mise en conformité,
- d'aider dans cette voie les entreprises concernées selon des modalités à définir,
- en cas d'échec, d'amortir les conséquences économiques et sociales d'une mise en cessation d'activité.

#### **VI - SYSTEMATISER L'INFORMATION ECONOMIQUE ET SOCIALE PORTANT SUR LE TRANSPORT ROUTIER ET EN FACILITER L'ACCES**

Au début des travaux du groupe plusieurs participants se sont plaints des lacunes de l'information économique et sociale et des difficultés rencontrées pour accéder à l'existant. Il faut noter aussi qu'en cours de travaux, les membres du groupe ont bénéficié d'une information réelle et diversifiée provenant de sources éparses.

La multiplicité des sources et le degré plus ou moins grand de notoriété implique un effort de recensement. Il faut dans un premier temps faire le point sur le champ de connaissance couvert, sur la pertinence des données, sur les conditions d'accès et sur les délais d'obtention.

Ce travail est indispensable afin d'identifier les zones de méconnaissance. Il constitue le préalable à la définition de priorités. Il devrait permettre aussi une coordination entre les différents producteurs de données.

Outre cette orientation générale, et pour être plus concret, nous estimons nécessaire de faire porter les priorités sur les questions suivantes :

- Bases de données sur les opérations de regroupement et les accords de coopération inter-entreprises.
- Collecte de statistiques sur les filières grands produits, analyse descriptive de l'organisation de celles-ci et tendances d'évolution.
- Analyse et évaluation des temps d'attente lors des opérations de chargement et de déchargement.
- Affinement du dispositif d'observation conjoncturelle et diminution des délais de mise à disposition de l'information.
- Collecte d'informations auprès de nos principaux partenaires européens de données conjoncturelles sur le trafic, les composantes de coût et les prix de marché (une action en ce sens sera entreprise dans le cadre de l'I.R.U.).
- Mise en place d'un dispositif d'observation sur les conditions d'emploi et de rémunération de la main d'oeuvre, dans le transport routier de marchandises.
- Constitution d'une base d'informations permanentes sur la réglementation et la pratique sociale chez nos principaux partenaires étrangers (NB : la F.N.T.R. effectuée, dans le cadre de l'I.R.U., une étude sur la formation du coût du personnel de conduite dans cinq pays européens).
- Elaboration d'une bourse d'échange d'expériences sur les coûts et avantages d'une politique de sécurité d'entreprise.
- Constitution d'une bourse de même nature sur le recours aux technologies nouvelles.





# UNOSTRA

Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles

JLA/JLB - 942/92

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN  
Monsieur DOBIAS  
Président du Groupe de Travail  
"Situation Economique et  
Sociale du Transport Routier  
18, rue de Martignac  
75007 PARIS

BAGNOLET, le 30 Septembre 1992

Monsieur le Président,

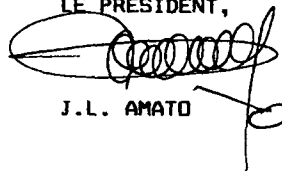
Les cinq propositions sur le court terme que vous nous avez présentées en deuxième partie de la réunion de ce 28 courant nous ont particulièrement intéressés dans la mesure où elles veulent constituer des réponses à des problèmes que vivent quotidiennement les transporteurs.

Nous tenons à vous apporter notre contribution pratique en vous transmettant ci-joint une piste de travail qui pourrait être rattachée à la question relative à la gestion de l'accès à la profession.

Vous souhaitant bonne réception de la présente,

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

LE PRESIDENT,



J.L. AMATO

PJ : 1





# UNOSTRA

Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles

## ACCES A LA PROFESSION APRES DEPOT DE BILAN

D'aucuns s'accordent aujourd'hui à dénoncer le laxisme qui gagne l'application de la loi du 25 Janvier 1985 sur le redressement et la liquidation judiciaires (dite Loi Badinter) grâce auquel un opérateur économique à l'encontre duquel a été ouverte une procédure collective de paiement peut recréer sans autre forme de procès une autre entreprise.

Les moyens qui pourraient être déployés pour freiner cet aspect de la "banalisation du dépôt de bilan" au sein du secteur des transports routiers français peuvent être recherchés au niveau des règles de l'accès à la profession de Transporteur, de Loueur ou de commissionnaire au regard du critère de l'honorabilité professionnelle.

La démarche menée s'inscrit dans une logique aujourd'hui oubliée selon laquelle il faut savoir gérer l'incompétence et l'incurie de certains chefs d'entreprise et imposer à ces derniers de justifier de leur honorabilité au regard des conditions dans lesquelles ils dirigent leur entreprise.

Le schéma proposé consiste à mettre à la charge de celui qui a fait l'objet d'une procédure collective de paiement une période probatoire durant laquelle lui sera fermée toute possibilité de s'inscrire ou de se réinscrire aux registres professionnels (transporteurs - Loueurs - Commissionnaires).

Sans aller jusqu'à faire peser sur l'intéressé une quelconque présomption irréfragable d'incompétence lui fermant à jamais les portes de la libre entreprise, la piste suivie consiste à subordonner l'inscription d'une entreprise aux registres précités à la condition que le responsable légal ou l'attestataire de capacité désigné apportent la preuve de leur honorabilité.

Cette preuve comporterait deux niveaux.

Dans un premier temps, il s'agit de rechercher si l'intéressé a ou n'a pas fait l'objet d'une procédure collective de paiement. Peserait sur lui l'obligation de présenter un certificat que les registres du commerce fournirait d'autant plus facilement qu'ils sont à 80% d'entre eux informatisés.

Il est important de noter que cette piste est en phase avec la proposition qu'a faite la commission sur la prévention des défaillances d'entreprises de créer un fichier national des débiteurs faillis.

S'il ressort que le demandeur ou la personne morale qu'il dirigeait a déjà fait l'objet d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire, il leur serait alors demandé de faire la preuve que cette procédure n'a relevé à leur charge aucune faute de gestion ni aucun comportement déloyal ayant pu nuire à l'intérêt des créanciers.

Cette obligation présente à nos yeux l'avantage de responsabiliser le chef d'entreprise et d'aboutir à une meilleure application des dispositions de la loi du 25 Janvier 1985 relatives à l'apurement du passif par les dirigeants et aux sanctions et interdictions dont ces derniers peuvent faire l'objet.

On ne manquera pas de rapprocher cette proposition de renforcement de l'accès à la profession de l'arrêté du 25 Septembre 1990 relatif à la composition des dossiers de demande d'inscription au registre des commissionnaires exigeant de l'entreprise pétitionnaire qu'elle fournisse à l'appui de sa demande un certificat de non faillite ou de liquidation judiciaire.



1<sup>er</sup> septembre 1992

## Groupe de travail du Commissariat général du plan sur la situation économique et sociale du transport routier

**Note sur la situation économique et financière  
des entreprises de transport routier de marchandises,  
établie à partir de l'exploitation des données financières  
de la centrale de bilans SAFIDELT**

Les données utilisées dans le cadre de cette étude sont extraites de la centrale de bilans professionnelle SAFIDELT mise en place dès 1976 par la Chambre des Loueurs Multiservices de Véhicules Industriels - CLMVI - avec l'appui de la Direction des Transports Terrestres. Ces informations sont complémentaires à celles que fournit l'OEST dans le cadre de son rapport annuel, dans la mesure où la centrale de bilans SAFIDELT :

- porte sur des moyennes et non pas sur le cumul de données, évitant ainsi un biais important dans la connaissance des performances économiques et de leur évolution, quant on sait que 7,3 % des entreprises de la profession réalisent 62 % du chiffre d'affaires (ainsi, étudier le cumul reviendrait à ne s'intéresser qu'au cas des grandes entreprises) ;
- retrace les données comptables sur la base d'informations extra-comptables permettant de redresser les calculs de critères de rentabilité et d'éliminer le risque des biais nombreux qu'introduit le plan comptable (location financière, crédit bail, sous-traitance...) ;
- corrige, par le truchement d'une méthode de réévaluation, la mesure de l'évolution des indicateurs de productivité des biais inflationnistes particulièrement importants dans une activité de services industriels à forte intensité capitalistique ;
- intègre les données extra comptables sur l'évolution des principales composantes du prix de revient du transport routier (carburant, entretien, frais de conduite, frais kilométriques, coût de détention du parc...) ;
- traite des comptes consolidés d'entreprises considérées par l'OEST comme entités indépendantes.

.../...

**Denis DUBOIS, conseil financier auprès de la CLMVI**

**Chambre des Loueurs Multiservices de Véhicules Industriels**  
30 rue Eugene-Flachat 75017 Paris  
Tél (1) 43 80 64 18 Tlx 640153 Fax (1) 47 63 79 33



L'échantillon d'entreprises à partir duquel est effectuée cette analyse peut être caractérisé par les données suivantes :

94 entreprises étudiées sur une période de 12 ans représentant un Chiffre d'affaires cumulé de 4 240 MF, employant 9206 salariés et investissant 1 041 MF; près de 20% des entreprises traitées représentent 61,5% du Chiffre d'affaires et 62,3% des effectifs employés. Le chiffre d'affaires moyen par salarié ressort à 460KF (contre 456 KF pour l'ensemble du secteur).

L'échantillon est essentiellement constitué de PME à l'exclusion d'entreprises à caractère artisanal et petites entreprises :

Effectif salarié	en % du nbre total d'entreprises		en % du chiffre d'affaires total	
	SAFIDELT	OEST	SAFIDELT	OEST
0 à 19	16,1	92,7	2,2	38,1
20 à 49	34,4	5,5	14,2	24,4
50 à 199	39,8	1,6	37,5	21,3
200 et plus	9,7	0,2	46,1	16,2

Hors entreprises à caractère artisanal et petites entreprises - moins de 20 salariés - la répartition comparée devient la suivante :

Effectif salarié	en % du nbre total d'entreprises		en % du chiffre d'affaires total	
	SAFIDELT	OEST	SAFIDELT	OEST
20 à 49	41,0	74,5	14,6	39,4
50 à 199	48,8	22,2	38,3	34,4
200 et plus	10,3	3,3	47,1	26,2

*L'étude qui suit caractérise ainsi le comportement d'entreprises que l'on peut qualifier de structurées, dans le secteur du transport routier de marchandises.*

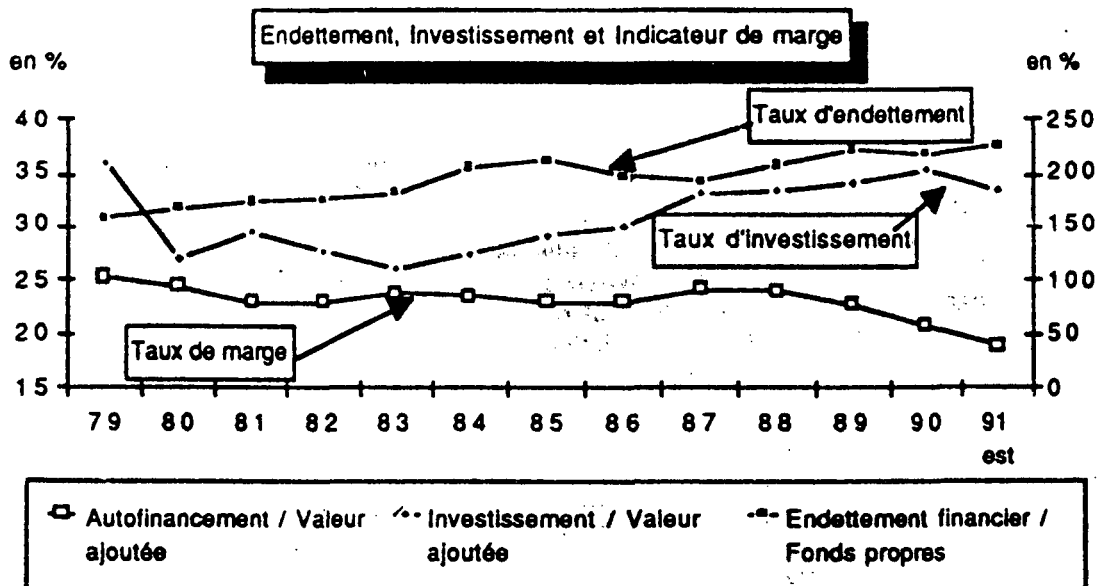
Les données concernant l'exercice 1991 ont été estimées à partir des premiers résultats tirés d'un sous-échantillon d'entreprises.

## I - Une situation préoccupante :

### Une chute du taux de marge...

Le rapport de l'autofinancement à la valeur ajoutée qui, après la sévère baisse consécutive aux deux chocs pétroliers des années 70, s'était sensiblement redressé sur la période 1981 /1988, connaît à nouveau une chute importante de plus de 5 points en 3 ans, soit -21%!

L'ampleur d'une telle baisse n'est évidemment pas sans conséquence sur l'évolution de la fragilité financière des entreprises. L'endettement a ainsi de nouveau progressé pour atteindre à fin 1991 un niveau de plus de 42% supérieur à celui constaté en 1979. Cette progression montre à l'évidence une croissance déséquilibrée à l'excès que n'a pas su accompagner un niveau satisfaisant de rentabilité.



### ...dans une période d'effort soutenu de l'investissement...

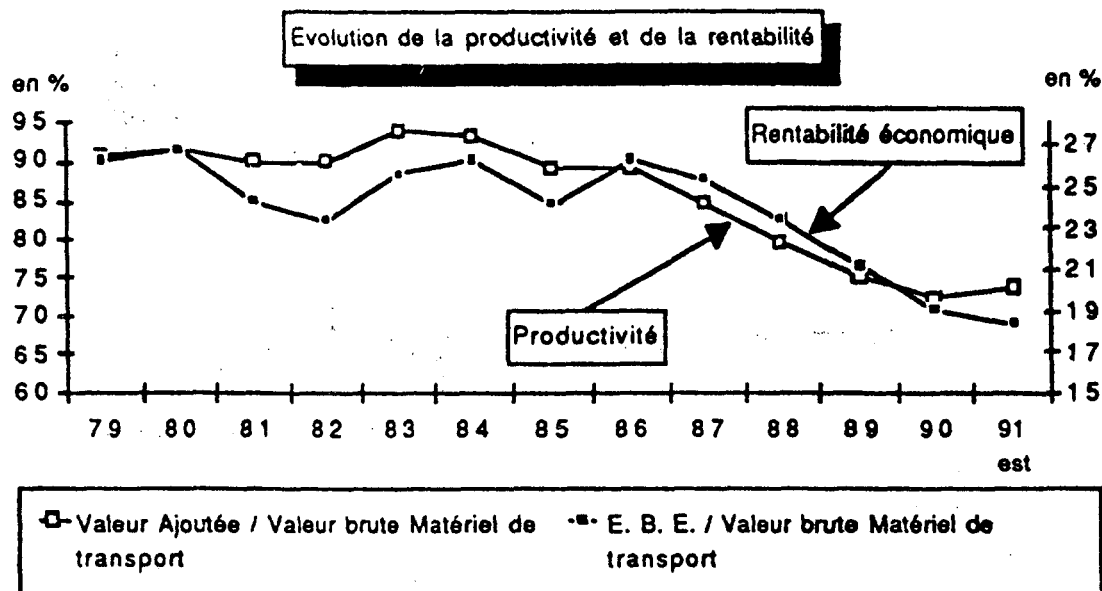
La très forte progression de l'activité transport routier après la reprise de 1984 a été accompagnée d'un effort d'adaptation du parc tant en véhicules moteurs qu'en remorques aux contraintes de l'exploitation. Cet effort a été amplifié par "la chasse" aux gains de productivité qu'ont avivée une concurrence d'autant plus virulente qu'elle est diffuse, des facilités et incitations de toutes sortes qu'ont autorisées des pratiques commerciales agressives développées tant par les partenaires financiers (développement du financement par crédit bail et location financière en forte progression sur la période étudiée (37,4% des encours financiers stables en 1990 contre 9,5% en 1979 !)) que par les constructeurs de matériel de transport (reprise de parc et remise de prix) eux mêmes soumis à une vive concurrence. Cette situation concurrentielle a abouti à maintenir un niveau important d'investissements depuis 1987 pouvant conduire dans certains cas à une sur-capacité.

### ...accompagnée d'une baisse de la productivité et d'un effondrement de la rentabilité économique...

Les gains de productivité susceptibles d'être dégagés ont été, semble-t-il, entièrement répercutés au profit de la clientèle, voire au delà si l'on en juge par l'évolution de l'indicateur de productivité (valeur ajoutée / 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 !

La rentabilité économique, qui s'était maintenue jusqu'en 1987, cumule les conséquences d'une baisse de productivité et du taux de marge pour connaître une chute vertigineuse de plus de 27% en 3 ans (soit près de 4 points) ! Le niveau de rentabilité auquel on aboutit ne peut être viable que

dans l'hypothèse où le coût de détention du parc aurait baissé dans les mêmes proportions - soit par un abaissement du coût de la ressource financière et d'un allongement de la durée de détention du parc.



Or tel n'est pas le cas, et de loin, si l'on en juge par le tableau ci-après qui fait ressortir le coût de détention de l'actif entre 1980 et 1990. Celui-ci a en fait progressé de 46%, contre un taux de couverture de ce coût (soit l'E. B. E.) qui n'a augmenté que de 26% ! Le renchérissement du coût de l'amortissement (tant du fait de l'actualisation du prix des véhicules faisant suite à la forte inflation du début des années 80 que du fait de l'effort d'investissement consenti) et du coût de la ressource financière (induite par un niveau excessif du coût de la dette et par l'évolution du taux d'endettement) n'a été que partiellement compensé par la baisse des coûts d'entretien/réparations. Les entreprises n'ont donc plus le niveau de marge suffisant pour faire face au maintien du capital productif.

	1980	1990
Marge sur frais de conduite en % du C. A.	52,0%	52,5%

En % de la marge sur frais de conduite <sup>1</sup>		
Dotations aux amortissements	18,6%	28,8%
Frais financiers	8,9%	11,4%
<b>Coût de détention de l'actif</b>	<b>27,5%</b>	<b>40,2%</b> <b>+46%</b>
Entretien et réparations	25,0%	19,6%
<b>Excédent Brut d'Exploitation</b>	<b>29,0%</b>	<b>36,6%</b> <b>+26%</b>
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>1,5%</b>	<b>-3,6%</b>

Marge sur frais de conduite = Chiffre d'affaires - frais de conduite (frais de personnel de conduite, frais de déplacement, péages, carburant, taxes et frais fixes directs)

<sup>1</sup> L'indicateur de marge sur frais de conduite a été retenu, plutôt que celui de Chiffre d'affaires, de façon à écarter le biais que peut représenter dans le calcul du coût de détention le poids de l'activité de location de véhicules industriels sans conducteur dans l'échantillon traité (le rapport du coût de détention au CA étant plus fort dans ce cas d'une activité location sans conducteur).

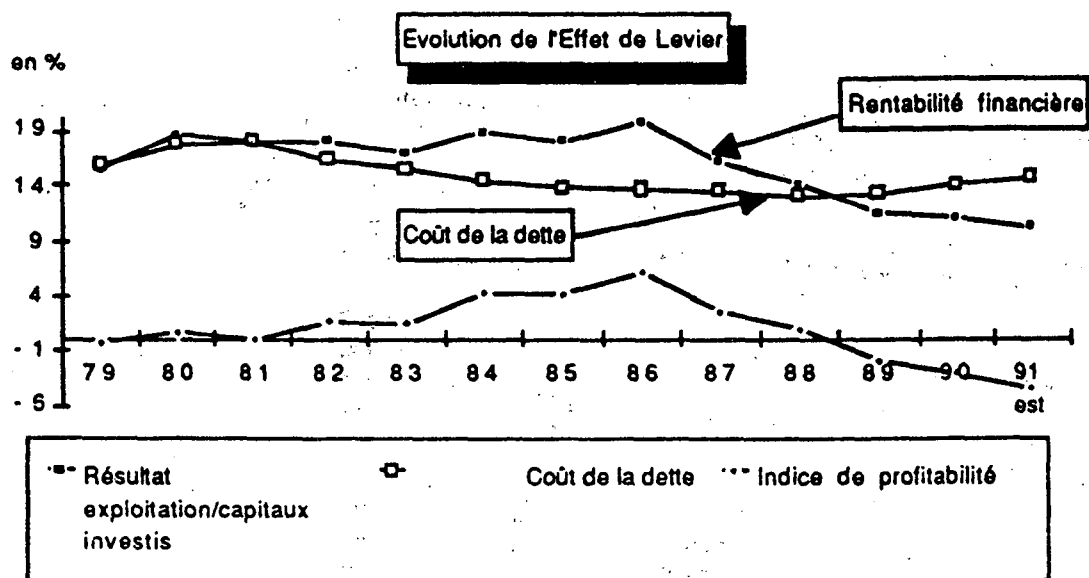


...aboutit à une forte détérioration de la rentabilité financière et du risque

La rentabilité financière avait pu augmenter jusqu'en 1986 malgré l'absence de progression de la rentabilité économique, par le fait d'un allongement de la durée du cycle d'investissement. Le rajeunissement du parc intervenu depuis 1986, précédant un contexte de forte baisse de la rentabilité économique, a entraîné une chute encore plus brutale de la rentabilité financière (de 4,9 points soit - 27% !) qu'ont amplifiée pour certaines entreprises des durées d'amortissement fiscales manifestement trop courtes.

Cette évolution fait apparaître un effet de levier négatif qui va s'amplifiant pour la troisième année consécutive (situation qui ne s'était présentée par le passé qu'une seule fois dans le cadre de l'exploitation des données moyennes professionnelles de la centrale de bilans SAFIDEL : l'année 1979). L'indice de profitabilité, soit l'écart entre la rentabilité financière et le coût de la dette, devient fortement négatif selon nos estimations pour 1991 traduisant ainsi l'incapacité qu'ont les entreprises de dégager une rentabilité à la hauteur du coût que leur impose le marché financier sans risque de fragiliser à l'excès une structure financière pourtant déjà exsangue. Si le coût de la dette a fortement baissé depuis 1979, le niveau constaté en 1991 apparaît largement excessif dans un contexte de stagflation; son impact sur le résultat net des entreprises se fait d'autant plus sentir que sur la même période le taux d'endettement a fortement progressé.

Dans une telle situation, la fragilité financière qui en résulte ne peut conduire qu'à des situations de rupture sauf à trouver les moyens de recapitaliser à moindre coût en faisant primer le moyen terme sur le court terme que semble malheureusement par trop privilégier à l'heure actuelle les partenaires bancaires.



## II - Les critères de vulnérabilité

Outre les critères classiques d'orthoxie financière - croissance équilibrée, niveau de fonds de roulement, niveau normatif d'endettement... - il s'avère nécessaire d'insister sur le critère de rentabilité économique auquel les entreprises de ce secteur sont extrêmement sensibles du fait d'une forte intensité capitalistique.

Le tableau suivant fait ressortir le niveau de coût de détention de l'actif, soit le niveau de l'Excédent Brut d'Exploitation requis, pour 100F investi en fonction de différentes hypothèses de coût financier (taux d'intérêt) et de la durée du cycle d'investissement (durée d'amortissement).

Durée du cycle d'investissement	Coût financier			
	8%	10%	12%	13%
4 ans	30,2	31,5	32,9	33,6
5 ans	25	26,4	27,7	28,4
8 ans	17,4	18,7	20,1	20,8
10 ans	14,9	16,3	17,7	18,5

Au taux actuel d'intérêt moyen supporté actuellement par les entreprises, soit 13%, ce tableau souligne que sur des durées de 5 ans, qui constitue la durée retenue en moyenne sur le plan fiscal pour l'amortissement des actifs de transport, la rentabilité requise ressort à 28,4% de l'actif investi, à comparer au ... 18,4% de rentabilité effective telle qu'elle ressort de l'analyse des comptes en 1991 ! Sur la base d'une telle rentabilité, la durée d'amortissement nécessaire devrait ressortir à 10 ans, à comparer par ailleurs aux 4 années (parfois 3 années) que retiennent les établissements financiers pour l'amortissement financier des concours mis en place pour le financement des investissements. Une baisse de 5 points du taux d'intérêt permettrait déjà de réduire de 10 à 19%, selon la durée du cycle d'investissement, le coût de détention de l'actif.

Dans la position actuelle du marché, il s'avère ainsi indispensable, sauf à mettre l'entreprise en situation de risque accru de rupture financière, de ne recourir qu'à hauteur de 40% à l'endettement pour le financement de l'investissement, le solde devant être autofinancé ou couvert par augmentation de capital; soit un rapport de la dette aux fonds propres de 66% à comparer au niveau moyen constaté dans l'échantillon de 226% ! Tout autant que la baisse du coût financier, il importe donc que l'entreprise puisse allonger la durée des financements nécessaire à son exploitation. Dans un contexte où la fiabilité des véhicules s'est sensiblement accrue, il peut apparaître particulièrement suicidaire pour l'ensemble de l'environnement financier tout autant que pour les entreprises de vouloir prétendre maintenir les durées de crédit d'investissement au niveau où elles étaient au début des années 1970.

Après "l'âge" de l'autofinancement des années 60, suivi dans les années 70 de celui de l'endettement facilité par une inflation soutenue génératrice de gains qui ont permis "d'effacer" une partie de la dette accumulée à taux fixe, se sont développées de nouvelles formes de financement, crédit bail puis location financière et enfin plus récemment le recours aux mécanismes de lease-back et d'affacturage sans compter, ces toutes dernières années, les efforts déployés en matière d'ingénierie financière; toutes choses qui ont permis de faire reculer les limites de l'endettement des entreprises au delà des règles usuelles d'orthoxie financière. Aujourd'hui, ces dispositifs connaissent leur limite dans une conjoncture moins favorable en terme de croissance et d'inflation et imposent de reconnaître la réalité des problèmes de fonds que pose le financement de l'actif industriel.

Une réflexion de fonds doit donc être de toute urgence développée, de nouveaux mécanismes mis en place tant au niveau des établissements financiers pour revoir les conditions d'octroi de crédit, qu'à celui des entreprises pour définir une politique financière garante de leur pérennité à long terme.

### III - Quelques pistes de propositions :

Dans une économie de marché de type concurrentiel, il importe que les règles du jeu soient non seulement bien définies mais également connues et surtout appliquées pour éviter toutes déviations préjudiciables à l'efficacité et la pérennité du tissu industriel. Dans cet esprit, les propositions qui suivent ont pour objet d'aider à la mise en place de mécanismes de prévention, d'intervention et d'assistance propres à accompagner les entreprises dans la conduite de leur développement.

#### *1 - Objectif : Assainir le marché et favoriser un véritable partenariat financier à moyen terme*

Mise en place d'un système d'alerte (type note de risque SAFIDELT), spécifique au secteur du transport routier, obligatoire et disposant de toute garantie en matière de confidentialité. Ce dispositif permettrait de révéler et diagnostiquer les entreprises insuffisamment rentables et dont les conditions d'exploitation (par ex. tarification au coût marginal dans le cas d'actifs entièrement amortis) constituent un danger non seulement pour leur propre pérennité (d'où enjeu social) mais également pour leur environnement concurrentiel (pression insupportable sur les prix). Les entreprises dont le seuil d'alerte aurait été atteint, voire dépassé, auront à présenter un plan de redressement justifiant des dispositions prises et à défaut duquel le tribunal de commerce devrait être saisi. Ce dispositif, bénéficiant de l'expérience accumulée en la matière par le service d'études financières de l'organisation professionnelle des loueurs de véhicules industriels (CLMVI) au travers de sa centrale de bilans SAFIDELT, pourrait être ainsi mis en place en relation avec les greffes des tribunaux de commerce et le concours éventuel de la centrale de bilans de la Banque de France.

#### *2 - Objectif : Assainir la situation financière d'entreprises dynamiques et performantes*

Mise en place d'un fonds d'intervention en quasi fonds propres, spécifique au secteur du transport routier, permettant de restructurer le haut de bilan d'entreprises performantes mais surendettées, afin de mieux faire correspondre la contrainte financière (durée du financement) aux conditions d'activité économique (durée de vie des investissements). Ce fonds d'intervention pourrait être constitué de ressources bénéficiant :

- soit d'une exonération fiscale ou crédit d'impôt lors de leur investissement (au même titre que les dispositions prises dans le cadre de la "loi PONS", de façon à rendre plus attrayante le rendement des fonds propres par rapport au rendement court terme du marché monétaire), plafonnées à une certaine proportion à définir de l'épargne placée pour les personnes physiques ou de l'Excédent Brut d'Exploitation pour les entreprises, et imposable sur le revenu distribué et sur la plus-value en capital,

- soit des dispositions fiscales des Fonds de Capital Risque (FCR) ou des Sociétés de Capital Risque (SCR).

Géré de façon paritaire, par des professionnels du secteur et des financiers (type Société de Cautionnement Mutuel - CGMTR - ou Société de Développement Régional), bénéficiant de la garantie de la SOFARIS (ou à défaut de la garantie sur bons de capitalisation), ce fonds pourrait intervenir sous la forme de souscription à une émission d'OBSA (ou d'Obligations Convertibles), d'un montant minimum égal aux fonds propres (permettant ainsi en cas de non remboursement de prendre le contrôle majoritaire de l'affaire, d'envisager la cession de l'entreprise à un compétiteur performant et d'éviter de "coller" un partenaire financier). Ces obligations seraient émises sur une durée de 10 ans à taux minimum garanti (66% du taux du marché) et indexées sur la situation nette comptable (hors effet d'une augmentation de capital par apport externe, avec contrainte de réinvestissement du résultat net distribuable). Les bons de souscription d'action seraient à échéance de 10 ans, sauf en cas de non remboursement de l'obligation pendant la période entraînant de facto la possibilité de conversion en totalité avant le terme. Les fonds correspondants seraient affectés en priorité à la couverture des engagements financiers à résorber.

3 - Objectif : Apporter aux PME insuffisamment structurées en compétences managériales les capacités de gestion nécessaires à leur évolution et adaptation

Mise en place d'un fonds d'épargne collectif spécifique au transport routier. Ce fonds serait alimenté par le placement *volontaire* d'une quote part à définir de l'Excédent Brut d'Exploitation dégagé chaque année par les entreprises (soit l'accumulation d'un actif financier au bilan des entreprises) sous la forme de souscription à une prime d'assurance et géré dans le cadre d'une convention liant les organisations professionnelles du transport aux compagnies d'assurance. Affecté au financement de toutes missions ponctuelles d'assistance au chef d'entreprise dans le cadre d'opérations de diagnostic, restructuration et de transmission, ce fonds pourrait être abondé, à due concurrence des sommes épargnées, par des subventions actuellement attribuées dans le cadre des "FRAC Transport". Les sommes versées pourraient être récupérées au bout de 10 ans, sans intérêt, en cas de non recours à une opération de conseil. Les produits financiers nets des frais de gestion servis sur le placement du fonds d'épargne seraient affectés à des missions d'intérêt collectif (type indicateur d'alerte) et d'intervention auprès d'entreprises défallantes du secteur.

#### IV - ANNEXES

Annexe 1 : Analyse sectorielle SAFIDELT 1985/1990 -Denis DUBOIS / LVI *services* - Décembre 1991

Annexe 2 : L'évolution de la situation financière des entreprises. Communication au Congrès des Loueurs de Véhicules Industriels CLMVI - Denis DUBOIS - Mai 1991

Annexe 3 : Une dangereuse baisse de rentabilité - Table ronde de la commission gestion de le CLMVI - Transport Magazine n°90 p 66/73- Mai 1991

Annexe 4 : L'intérêt de la Direction des Transports Terrestres pour la centrale de bilans SAFIDELT, un outil stratégique - Transport Magazine n°90 p 74/76 - Mai 1991

Annexe 5 : Note de présentation de SAFIDELT et des services dédiés



## GRUPE DE TRAVAIL DU PLAN

-----

### Réflexions présentées par la CLTI

Les réunions du groupe de travail du Plan ont apporté aux participants des éléments d'analyse et de réflexion qui ont enrichi leurs connaissances et élargi leur perception de la situation économique et sociale du transport routier.

En même temps - et l'on ne peut s'en étonner - ces travaux ont mis en lumière la complexité des problèmes posés et leurs interférences multiples avec des données ou des contraintes qui sont extérieures au seul secteur des transports.

Il serait tout à fait présomptueux de prétendre que l'on dispose des médicaments appropriés pour guérir les maux dont souffre ce secteur. Les réflexions qui suivent n'ont donc pas pour objet de proposer des solutions mais plus modestement de déterminer quelques axes de recherche qui mériteraient une étude plus approfondie.

Ces réflexions se situent évidemment dans le contexte au sein duquel nous nous trouvons aujourd'hui, c'est-à-dire dans une économie de concurrence, largement ouverte sur l'Europe. Quel que soit le jugement qu'il porte sur ce type de société, un acteur économique n'a pas d'autre issue que de la prendre en compte avec pragmatisme pour y adapter son comportement.

D'autre part, il nous paraît nécessaire de souligner que le redressement de la situation économique et sociale du transport routier dépend au premier chef des entreprises saines et performantes - quelle que soit leur taille - et qu'il faut rechercher des solutions qui les favorisent plutôt que de tenter de venir en aide aux canards boiteux ou de consacrer trop d'efforts au seul problème de la sous-traitance, ou encore d'accumuler des textes réglementaires qui pèsent essentiellement sur les meilleurs.

Les précédentes réunions du groupe de travail nous ont conduits à cerner nos réflexions autour de quatre grandes questions :

- agir sur l'accès à la profession,
- faire respecter les réglementations,
- recapitaliser le secteur,
- valoriser les services,

### 1 - AGIR SUR L'ACCES A LA PROFESSION

Tous les membres du groupe de travail semblent d'accord sur les effets négatifs du trop grand nombre d'entreprises existant dans ce secteur :

- d'une part, parce que cette prolifération aggrave la pression naturelle du marché en vue d'obtenir une diminution des prix;

• d'autre part, parce qu'elle favorise des pratiques sociales contestables - non respect des réglementations du travail, utilisation abusive des différentes formes de tractionnariat - qui pèsent sur les conditions de travail du personnel de conduite.

Les nouvelles règles d'accès à la profession, fixées par le décret du 3 juillet 1992, pris en application de la directive CEE de juillet 1989, vont sans doute freiner sensiblement l'entrée dans la profession mais elles ne paraissent pas répondre à l'ampleur du problème posé.

C'est pourquoi nous proposons d'aller plus loin en explorant trois possibilités :

#### **a) Augmenter la capacité financière pour l'entrée dans la profession**

Ni la directive CEE, ni le décret du 3 juillet 1992 ne font de distinction entre l'entrée dans la profession et la situation permanente de l'entreprise.

Si le montant de la capacité financière (21 000 F par véhicule) est loin d'être négligeable pour une entreprise de transport ou de location (beaucoup d'entreprises n'ont pas en fonds propres l'équivalent de ces 21 000 F multipliés par le nombre de leurs véhicules), il est très insuffisant pour le démarrage d'une entreprise nouvelle.

Ne serait-il pas judicieux de relever le seuil de 21 000 F pour l'accès, tout en le conservant pour une entreprise en période de croisière ? On pourrait, par exemple, exiger un seuil de 100 000 F pour les quatre premiers véhicules.

Une autre formule possible consisterait à relever la barre à 100 000 F mais en intégrant dans le calcul du montant des fonds propres la totalité des amortissements cumulés sur le parc investi. On éviterait ainsi le biais que peut représenter le recours aux amortissements dérogatoires dans le calcul des fonds propres (loi comptable 1982) et on échapperait au caractère éventuellement discriminatoire de la proposition de l'alinéa précédent.

#### **b) Etablir un statut spécifique du travailleur indépendant**

On ne résoudra pas le problème de la sous-traitance par la contrainte, par exemple en cherchant à requalifier les contrats passés entre un sous-traitant et un donneur d'ordres en contrat de travail.

Il faut, au contraire, chercher à valoriser le service apporté par le sous-traitant (comme cela existe dans un certain nombre de cas où ce sont les meilleurs conducteurs de l'entreprise qui deviennent "indépendants").

Faut-il étendre au transport routier le statut d'artisan, faut-il rendre obligatoire pour le travailleur indépendant du transport routier la société unipersonnelle ?

Il y a là des pistes à creuser, en particulier celle de la société unipersonnelle qui permettrait sans doute de mieux garantir les relations contractuelles avec le donneur d'ordres et d'améliorer la protection sociale du sous-traitant.

#### **c) Faciliter la sortie de la profession**

S'il y a des sous-traitants heureux, d'autres vivent au contraire dans des conditions de dépendance et de précarité telles qu'ils ne peuvent avoir d'autre souhait que d'en sortir.



Encore faut-il que cela soit possible. Ne doit-on pas envisager une sorte de "plan social" de reconversion qui leur donnerait la possibilité, soit de redevenir conducteurs salariés, soit de rechercher un emploi dans un autre secteur ?

## **2 - FAIRE RESPECTER LES REGLEMENTATIONS**

Peu de réglementations mais des réglementations appliquées et respectées : ainsi peut se résumer le point 2.

Si nous avons voulu en faire un des quatre points de notre note, c'est parce qu'il est à nos yeux essentiels pour se rapprocher de l'objectif d'assainissement du transport routier.

Nous avons fait des suggestions précises sur l'accès à la profession, sur l'analyse financière des entreprises (au moment de l'attribution ou du renouvellement des autorisations), sur la valorisation des services.

Seraient-ils prises en considération et mises en oeuvre qu'elles n'auraient pas les effets attendus si, parallèlement, les pouvoirs publics ne parvenaient pas à mettre en place un contrôle efficace et intelligent.

Nous sommes confrontés à un paradoxe dans ce domaine :

- d'une part, aucune profession ne subit autant de contrôles (sur route ou en entreprise) avec leur moisson inévitable de procès-verbaux pour des queues de cerises (et les récents textes sur la feuille de route ou l'ordre de mission ne vont pas améliorer les choses à cet égard);

- et, d'autre part, le "gros gibier" continue tranquillement à prospérer avec des véhicules roulant à plus de 100 km heure, des surcharges inadmissibles et des conducteurs faisant des 15 ou 18 000 km par mois.

Nous savons que le problème n'est pas simple mais nous sommes persuadés qu'un contrôle ciblé permettrait d'améliorer les choses (un exemple : pourquoi y-a-t-il aujourd'hui encore un marché des autorisations de transport, sinon parce que les acheteurs n'ont pas envie de se voir "contrôler" en demandant une autorisation ?).

## **3 - RECAPITALISER LE SECTEUR**

Nous nous permettons de renvoyer à la Note sur la situation économique et financière des entreprises de transport routier de marchandises, présentée au Groupe de travail le 14 septembre dernier par le Professeur Denis DUBOIS.

Nous voudrions compléter cette Note par quelques observations et propositions.

### **3-1 Observations complémentaires**

a) Comme plusieurs participants l'ont fait remarquer lors des réunions du Groupe de travail, l'insuffisance des prix est une résultante de plusieurs facteurs. Faute de pouvoir agir sur le niveau des prix - ce que seule permettrait une insuffisance de l'offre par rapport à la demande -, les remèdes doivent être recherchés sur les facteurs agissant en amont de la formation des prix.

b) L'examen de la situation des entreprises de la Centrale de Bilans SAFIDELT fait apparaître une insuffisance notoire des fonds propres. Comme il a été dit dit plus haut, nombre

d'entreprises ont un niveau de fonds propres qui risque d'être inférieur à l'exigence de 21 000 F prévu par le décret du 3 juillet 1992.

c) On constate en outre que l'évolution des dernières années - forte croissance de l'activité et des investissements facilitée par l'inflation, suivie d'un arrêt de la croissance accompagné d'une hausse sans précédent des taux d'intérêt réels - place aujourd'hui des entreprises saines en situation de déséquilibre financier grave. Structurellement bénéficiaires, ces entreprises sont cependant à la merci d'un accident financier qui les conduira au dépôt de bilan.

d) S'il est vrai que ces déséquilibres ne sont pas propres au transport routier, ils ont dans ce secteur des conséquences beaucoup plus graves en raison de sa très forte intensité capitalistique.

### **3-2 Propositions**

Nous reprenons ici les propositions du Professeur Denis DUBOIS, en les reformulant et en les complétant. Ces propositions nécessitent à notre avis la mise en place **d'un groupe de travail restreint**, réunissant des représentants des tribunaux de commerce, des établissements financiers, des constructeurs, des transporteurs et des administrations concernées (transport, finances), pour rechercher des solutions sous un angle professionnel et donc sectoriel, en évitant les formules de portée trop générale.

#### **3-2-2 Restructurer**

##### **a) Allonger la durée des financements**

Au taux actuel d'intérêt moyen supporté par les entreprises - soit 13 % - et avec une durée moyenne de 5 ans pour l'amortissement des actifs de transport, la rentabilité requise ressort à 28,4 % et la rentabilité effective de l'échantillon SAFIDELT à 18,4 %.

A moins d'une baisse importante et rapide des taux d'intérêt réels, il importe que les entreprises puissent obtenir un allongement de la durée des financements, justifié d'ailleurs par l'allongement de la durée de vie technique des véhicules.

##### **b) Pérenniser les entreprises dynamiques et performantes en renforçant leurs fonds propres**

Il s'agit là sans doute de la question la plus essentielle de toutes. Nous renvoyons à la proposition du professeur DUBOIS relative à la mise en place d'un fonds d'intervention en quasi fonds propres (page 7,2, de sa Note), en soulignant une nouvelle fois que nombre d'entreprises ne sont pas actuellement en mesure de remplir la condition de capacité financière.

##### **c) Orienter les crédits à taux bonifiés**

L'attribution des crédits à taux bonifiés pourrait également se faire sur la base des critères retenus dans le système d'alerte (voir 3-2-3,a, ci-après).

##### **d) Faciliter les regroupements**

Les propositions précédentes doivent être étudiées de façon à favoriser les regroupements d'entreprises.

A ce titre, il serait judicieux de faciliter la tâche des entreprises qui se regroupent ou se subdivisent en filiales.

(Signalons, à cet égard, les difficultés rencontrées pour l'inscription aux registres de filiales, sous prétexte que le responsable légal n'est pas domicilié à proximité de ladite filiale).

### **3-2-3 Prévenir**

#### **a) Mettre en place un système d'alerte**

L'attribution des autorisations de transport pourrait servir de base à la mise en oeuvre d'une procédure d'alerte.

Le système d'attribution repose de plus en plus sur l'examen du respect des réglementations - notamment sociales. Certes, les textes prévoient bien d'examiner également les comptes financiers des entreprises. Mais les DRE ne disposent pas des outils et des moyens indispensables pour procéder à cet examen dans les meilleures conditions.

Ne peut-on envisager la mise en place d'un système d'alerte (type note de risque SAFIDELT), spécifique du transport routier, qui serait cogéré par les DRE, des établissements financiers et des représentants de la profession ? La délivrance des autorisations serait l'occasion d'alerter réellement les entreprises sur leur situation financière et de les mettre en quelque sorte "sous surveillance".

Le même système pourrait servir, en outre, à vérifier que toutes les entreprises remplissent bien la condition de capacité financière exigée par le décret du 3 juillet 1992 (Exigence qui deviendra effective en septembre 1997 pour les entreprises existantes avant le 1er septembre 1992).

On pourrait, en outre, ouvrir le système aux entreprises, en dehors même de l'attribution des autorisations, en particulier dans le cadre des mesures d'alerte gérées par les tribunaux de commerce (en droite ligne avec les réflexions en cours sur la réforme de la loi de 1985).

Afin d'en alléger le coût pour les entreprises, on devrait prévoir une incitation fiscale du même type que celle prévue pour les centres de gestion agréés.

#### **b) Modifier la loi sur les faillites**

Cette question est bien connue et il n'est pas nécessaire d'y insister.

Pour le secteur du transport routier, le système d'analyse proposé au point a) ci-dessus pourrait être étendue aux entreprises autorisées à poursuivre leur activité après un dépôt de bilan, afin de veiller à ce qu'elles ne perturbent pas le marché par des ventes à perte.

#### **c) Mettre en place un fonds d'épargne défiscalisé**

Cette proposition du Professeur DUBOIS vise à inciter les entreprises à recourir au conseil. Nous insistons sur l'importance de ce recours au 2<sup>e</sup> de la présente Note.

## **4 - VALORISER LES SERVICES**

Si l'amélioration de la situation économique du transport routier dépend, en amont, d'une amélioration de sa situation financière, elle doit résulter, en aval, d'une valorisation des services offerts. Cette question déborde largement la compétence du groupe de travail du

Plan. Elle est au premier chef de la responsabilité des entreprises et de leurs organisations professionnelles. Mais d'autres acteurs, y compris les pouvoirs publics, peuvent y contribuer.

En guise d'introduction, nous noterons qu'en économie de marché le seul remède à la pression exercée sur les prix est l'augmentation de la valeur ajoutée des services fournis. Et nous ajouterons que la dynamique de la valeur ajoutée ne concerne pas seulement les grandes entreprises, mais toutes les PME, comme le montre bien l'exemple néerlandais.

Les principaux facteurs de création de valeur ajoutée concernent le management, le personnel, l'innovation et la promotion. Nous y ajouterons une suggestion sur l'ouverture européenne.

#### **4-1 Le management**

Comme nous l'avons dit dans l'Introduction, le redressement de la situation économique et sociale du transport routier se fera par les entreprises - de toute taille - qui sont performantes et saines.

Or, ces entreprises sont souvent confrontées à un problème de management qu'elles ne peuvent pas toujours dominer, faute d'une structure suffisante ou d'une situation financière dégradée.

L'expérience des années récentes fait apparaître un double déficit :

- un déficit d'encadrement, auquel il convient de remédier par un effort très important de formation, comme l'a proposé M. PROLONGEAU (AFT) dans son rapport;
- un déficit de méthodes, qui nécessite le développement du recours au conseil, (Dans ce domaine, la procédure des FRAC pourrait permettre d'abonder le fonds d'épargne proposé ci-dessus (2-23)).

Les principales actions à mener concernent la mise en place du système de qualité (avec ou sans certification), le développement du marketing et de l'action commerciale et la gestion des ressources humaines.

Dans ce domaine de la qualité, il y aurait lieu, en particulier, d'étudier les moyens de faciliter l'accès des PME à la démarche qualité et aux procédures de certification AFAQ.

#### **4-2 Le personnel**

Comme pour toutes les activités de services, le personnel est dans le transport un facteur déterminant de la valorisation des services.

La situation sociale dans le transport routier a été largement évoquée lors des précédentes réunions du groupe de travail et les exemples donnés, valables non seulement en France mais dans les autres pays européens, ont rappelé la nécessité d'une amélioration des conditions de travail, notamment pour les conducteurs routiers.

On ne remédiera pas à cette situation par l'accumulation de réglementations qui ont un double défaut : celui de peser sur les entreprises les plus saines économiquement et socialement et celui de s'adapter difficilement aux spécificités incontournables du secteur. Les réglementations sont indispensables, mais leur efficacité est liée à leur nombre et à leur application. Les accords conventionnels sont évidemment préférables et doivent être

recherchés dans un esprit d'ouverture mais à condition de tenir compte des réalités, pour pouvoir effectivement être appliqués.

Mais c'est évidemment les entreprises elles-mêmes qui doivent accomplir le principal effort, même si la conjoncture actuelle n'y est pas favorable.

On ne peut, en outre, qu'approuver les orientations définies par l'AFT visant à tripler le nombre des conducteurs formés avant l'entrée dans le métier.

Plus généralement, la valorisation du personnel dans le transport routier dépend des progrès qui seront réalisés dans l'assainissement financier mais aussi de la capacité des pouvoirs publics de faire respecter les réglementations (voir point <sup>desus</sup> ci-après).

#### **4-3 L'innovation**

L'innovation ne doit pas rester un thème pour Congrès, colloques ou symposiums.

C'est un domaine où les pouvoirs publics peuvent apporter leur contribution, notamment sous la forme de crédit d'impôt.

Il serait utile de créer un petit groupe de travail pour approfondir cette question. A titre d'exemples, nous mentionnerons : l'optimisation des tournées, l'informatique embarquée, l'environnement.

Nous y ajouterons la connaissance des autres pays d'Europe et l'échange d'expérience avec les entreprises de la CEE (cf §-5 ci-après).

#### **4-4 La promotion du transport routier**

A force de souligner les aspects négatifs du transport routier (nuisances, pollution, insécurité, horaires anormaux), on perd de vue ses apports à la collectivité et la qualité réelle de ses entreprises et de son personnel.

Mais plus grave encore, cette présentation en terme de dénonciation a un effet non négligeable sur le marché lui-même, car un métier dévalorisé est un métier qui est sous-payé.

Nous proposons à cet égard trois axes de réflexion :

- a) entre professionnels et chargeurs, d'abord. Certes le dialogue existe, il est souvent constructif mais beaucoup reste à faire pour que se substitue à une relation fournisseurs/acheteurs une relation de co-traitance, permettant de mettre au service du client la valeur ajoutée par un service performant;
- b) avec les pouvoirs publics, pour une vraie concertation sur la préparation de l'avenir;
- c) avec l'enseignement, enfin, pour que la dimension du transport soit mieux comprise du plus grand nombre.

#### **4-5 L'ouverture sur l'Europe**

Il conviendrait d'examiner comment pourraient être développées des missions d'études dans les différents pays d'Europe :

- d'une part, pour s'enrichir des expériences positives que l'on peut trouver dans des entreprises de transport;
- d'autre part, pour inciter les entreprises françaises à développer leurs activités dans la perspective du marché unique.

-----

## **TRANSPORTS ROUTIERS ANALYSES ET PROPOSITIONS DE LA FGTE CFDT POUR LA REGULATION ECONOMIQUE DU SECTEUR**

Au-delà de son caractère spectaculaire qui a retenu l'attention des commentateurs, le mouvement des routiers aura mis en lumière les conditions de travail déplorables que subissent les travailleurs et le lien fort entre la situation sociale des salariés et le fonctionnement économique du secteur fondé sur la concurrence sauvage. C'est ce qu'a reconnu le relevé de conclusions du 6 juillet 1992, en confiant au Commissariat Général du Plan une mission d'analyse et de propositions. La FGTE CFDT entend contribuer à cette réflexion et aux actions nécessaires à entreprendre.

### **Le conflit et ses suites**

Le moment et le motif de l'explosion n'étaient certes pas complètement prévisibles mais tous les observateurs attentifs du monde des transports routiers marchandises connaissaient le profond malaise régnant dans la profession.

Les avertissements prodigués par de nombreux acteurs ou observateurs du monde des transports face à la dégradation économique et sociale du secteur n'avaient pas manqué ces dernières années. Le dernier en date est certainement celui formulé dans le projet de rapport sur "la situation et l'évolution des transports - 1991", en date du 22 juin 1992, présenté au Conseil National des Transports. On peut y lire notamment : *"Pour la troisième année consécutive, les résultats du secteur du transport routier de marchandises connaissent une dégradation en 1991 : évolution du potentiel transportable très proche de celle de 1990, croissance limitée des trafics, prix de vente à peine égaux ou même inférieurs, pour le quart d'entre eux, au seuil de rentabilité, explosion du nombre des défaillances d'entreprises (triplement en dix ans), faillites retentissantes en cascades d'entreprises importantes entraînant dans leur chute nombre de sous-traitants. Tout ceci explique la morosité du secteur qui a conduit à certaines réactions spectaculaires : opérations escargots, blocage de routes..."*

Le relevé de conclusions du 6 juillet 1992 a débloqué des dossiers en panne depuis dix ans sur le plan social (équivalences, temps à disposition, clauses de rémunération contraires à la sécurité), et en a ouvert de nouveaux (mesures sociales en cas de suspension du permis, responsabilisation de l'employeur et du donneur d'ordre...). Le principe d'aménager le permis à points était admis. Une étude sur la situation économique et sociale était lancée.

Depuis, plusieurs mesures gouvernementales sont effectivement intervenues : décret responsabilisant patrons et donneurs d'ordre, décret sur les équivalences, les temps à disposition et les durées du travail, arrêté relatif aux documents de transports à bord des véhicules, projet d'arrêté créant l'ordre de mission. Le projet de loi sur la tarification de sous-traitance a été déposé au parlement.

Quant aux négociations avec le patronat, elles ont repris en septembre, caractérisée par une lenteur qui amène à poser la question : le patronat joue-t-il la montre, l'œil fixé sur le calendrier électoral ?

Mais l'essentiel reste à faire pour corriger les dysfonctionnements du secteur, tant le progrès social et le fonctionnement économique sont articulés ainsi que nous allons le voir. La FGTE CFDT est particulièrement attentive à ce que le traitement économique du malaise routier ne soit pas enterré à nouveau maintenant que la tempête est passée.

La situation du transport routier peut apparaître paradoxale : il ne cesse de conquérir des parts de marché sur les autres modes concurrents et il traverse en même temps une grave crise.

Les différentes publications du Conseil National des Transports, de l'Observatoire économique et Statistique des Transports, du Commissariat Général du Plan ("Transport 2010"), de la mission "Transport destination 2002", de la Cour des Comptes, de la Direction des Transports Terrestres, de l'INSEE (Comptes Transport de la Nation), de l'INRETS...etc permettent de formuler un diagnostic et de proposer des pistes de traitement.

Le secteur des transports, étroitement imbriqué à l'ensemble de l'économie, ne pouvait manquer de connaître lui aussi de profonds changements à l'image des bouleversements intervenus depuis le milieu des années 70 : effets de la crise (variations de trafics, modification de la nature du fret...), changements productifs ("flux tendus", "stock zéro"...), internationalisation accrue et développement des échanges intra-communautaires, montée du libéralisme.

Un accélérateur de la crise a été la déréglementation intervenue en 1986-88. Il faut rappeler qu'à cette époque, la FNTR avait joué un rôle actif pour encourager cette orientation.

### **Les effets de la déréglementation**

Les mesures intervenues en 1986-88 s'inscrivaient dans le mouvement de libéralisation amorcé en 1983 mais avec une accentuation forte.

**La libéralisation de l'accès à la profession** a été réalisée par l'assouplissement des conditions de délivrance des licences et des autorisations de transports autrefois contingentées quantitativement. Leur attribution ne repose plus aujourd'hui que sur des critères qualitatifs très faibles (ne pas avoir fait l'objet de certaines condamnations, disposer d'un capital et de réserves d'au moins 21 000 francs...) appréciés par l'Administration. En fait, elles sont désormais largement distribuées, ce qui facilite l'entrée dans la branche de nombreux candidats entrepreneurs.

De nombreuses entreprises nouvelles ont vu le jour, sans commune mesure avec la croissance du trafic, accentuant la **tendance chronique à la surcapacité de l'offre de transports**, contribuant ainsi à accentuer le **déséquilibre des rapports de force** entre chargeurs et transporteurs tout autant qu'entre transporteurs donneurs d'ordres et transporteurs sous-traitants et tractionnaires. Le nombre des transporteurs routiers est ainsi passé de 24 154 en 1983 à 33 128 en 1989.

**La suppression de la tarification routière obligatoire** (certes peu respectée) semble bien également avoir contribué au mouvement de baisse des prix qui allait s'amorcer. La transition d'une tarification routière obligatoire vers une tarification de référence s'est faite difficilement puisque **les prix ont baissé de l'ordre de 20 à 25 % selon les indicateurs depuis 1986** estime-t-on au Conseil National des Transports. Cette tendance à la baisse des prix n'était pas trop sensible sur les entreprises tant que le trafic progressait fortement (+ 15 % en 1988) et que les coûts se réduisaient (prix du gazole notamment).

**Aujourd'hui, l'activité est ralentie, les coûts ont tendance à augmenter, pendant que les prix baissent. Cet effet de ciseaux est générateur d'une augmentation spectaculaire des défaillances d'entreprises.**

L'accélération de la dégradation des marges financières des entreprises pèse évidemment très négativement sur les perspectives sociales des salariés mais elle hypothèque aussi l'avenir de nombre d'entreprises (baisse d'investissements, difficulté de renouvellement des véhicules, impossibilité d'améliorer la qualité...).



## Une surcapacité chronique

*"Parmi les différents maux dont souffre la profession, l'un des plus importants provient de la surcapacité de l'offre par rapport à la demande, qui entraîne un avilissement des prix. Il y a sans doute trop de camions, mais il y a surtout trop d'entreprises qui démarchent, acceptent n'importe quoi et sont prisonnières des échéances financières"* soulignait dans Le Monde Gaston BESSAY, vice-président du Conseil National des Transports.

On sait en effet que **25 % des petites entreprises n'arrivent pas à couvrir leurs coûts** entraînant un nombre élevé de défaillances et surtout le non respect des règles de concurrence. Certaines grandes entreprises sont elles-mêmes en difficulté.

La conviction que les entrées dans la profession sont excessives et anarchiques est assez largement partagée. Depuis plusieurs années, **le nombre total d'autorisations délivrées a été très supérieur aux besoins**. L'année 1990 a été marquée par une forte augmentation du nombre des attributions des autorisations de transport et de location (6773 autorisations contre 3785 en 1989). En 1991, il y a eu encore 5516 autorisations délivrées.

Dans son rapport annuel, le Conseil National des Transport note : *"En 1991, la progression a été stoppée mais les chiffres restent malgré tout sans rapport avec les variations de trafic constatées. On peut donc se demander si, dans l'instruction des dossiers, il est fait une juste appréciation des besoins réels des entreprises, d'autant que le rattrapage par rapport à la période de contingentement a été réalisé par les attributions faites depuis 1986"*.

Si l'on raisonnait uniquement en "stock" d'entreprises (nombre d'entreprises au 31 décembre de chaque année), on pourrait estimer que leur nombre évolue à un rythme voisin du trafic depuis quelques années et conclure qu'il n'y a donc pas de surcapacité de ce côté là. En fait, c'est le "flux" des créations / défaillances-disparitions (signe de la régulation brutale par le marché) qui témoigne de cette surcapacité et de la fragilité d'entreprises sous-capitalisées pour une large part.

De plus, le taux de suréquipement en camions demeure élevé. Selon l'enquête AFT-IFTIM, réalisée aux 2ème et 3ème trimestres 1992, **26 % des entreprises interrogées déclarent avoir un parc supérieur à leurs besoins**.

Le taux de parcours à vide est estimé à 21 % en 1991 pour les véhicules de plus de 17 tonnes contre 22 % en 1990. L'amélioration de la productivité dans ce domaine semble ainsi plafonner.

D'autres facteurs contribuent à accroître la surcapacité de l'offre de transports, plus ou moins sensible selon la conjoncture économique : amélioration des performances des matériels, durée de conduite...etc.

## Une logique économique antisociale

Crise économique, baisse du potentiel transportable, atomisation du secteur, libéralisation, progrès du matériel, longues durées du travail ont alimenté une **surcapacité** chronique de l'offre de transport. Les chargeurs et donneurs d'ordres n'ont pas manqué de profiter de cette situation pour faire jouer à plein la **concurrence** entre les modes de transports (rail - route - voie d'eau) et à l'intérieur du mode routier lui-même.

Cette concurrence a été d'autant plus sauvage que l'atomisation du secteur, la fragilité des petites entreprises plaçaient le secteur des transports routiers dans un rapport de force défavorable face aux chargeurs. Il en est résulté une **baisse des prix** du transport des marchandises.

Cette baisse sensible des prix a permis aux chargeurs de s'accaparer les gains de productivité générés par les entreprises de transport de marchandises au bénéfice de la compétitivité de leurs produits mais au **détriment du taux de marge des entreprises routières** contraintes à de nouveaux gains de productivité pour survivre. C'est une des raisons, parmi d'autres, qui pousse certaines entreprises au contournement de la réglementation technique et sociale.

La vigueur de la concurrence a poussé les entreprises routières dans une logique de flexibilité afin d'ajuster au plus près et au moindre coût leurs moyens de transports (hommes, matériels, organisation) aux variations du fret et aux attentes des chargeurs.

Cela a favorisé entre les transporteurs le **développement de la sous-traitance**. Dans la décennie 80, elle a augmenté plus vite que le chiffre d'affaires hors sous-traitance. Elle représente une part d'autant plus importante du chiffre d'affaires d'une entreprise que celle-ci est de plus grande taille : les grands transporteurs préservent leur rentabilité en devenant des organisateurs de flux de transport, dont ils confient l'exécution à des PME ou artisans.

Cela conduit également au **développement du tractionnariat** : en favorisant l'installation à leur compte de certains salariés auxquels ils promettent du fret en sous-traitance, les patrons routiers transfèrent ainsi les risques de fluctuation du marché et d'infraction à la réglementation sur le dos de travailleurs formellement indépendants, pris dans la course aux remboursements de leurs traites, et donc taillables et corvéables à merci.

En bout de chaîne, **ce sont les salariés du transport routier qui sont victimes** de cette logique libérale. Victimes de la situation économique fragile de nombreuses entreprises routières du fait de la concurrence sauvage et de la baisse des prix. Victimes de la concurrence des artisans tractionnaires, qui ne relèvent pas de la réglementation du travail et qui sont pris, de toute façon, dans un engrenage qui les contraint à être les "forçats" de la route.

## Salariés et artisans

Les conditions sociales qui prévalent dans le secteur sont inacceptables et elles sont aggravées dans le contexte de mauvaise situation financière des entreprises. Cela explique pour une large part le turn over important des salariés. Ainsi, l'INRETS recense 32 000 conducteurs qui quittent la profession chaque année.

**Les conditions sociales des conducteurs salariés sont tirées vers le bas par les conditions dans lesquelles travaillent les artisans.** Ceux-ci, lourdement endettés par l'achat de leur véhicule, victimes des bas tarifs du transport que leur imposent les donneurs d'ordres, ne voient d'autre issue pour éviter la faillite que de rouler toujours plus et toujours plus vite.

Si l'on n'améliore pas la rémunération des artisans par un relèvement des prix (qui facilitera également l'amélioration des conditions sociales des salariés), le risque serait grand que tout progrès social arraché par les salariés dans les entreprises ne débouche sur un recours accru à la sous-traitance.

En effet, la Direction des Transports Terrestres a calculé qu'un transporteur peut faire travailler un conducteur routier en toute légalité près de 2000 heures par an. L'artisan n'étant assujéti qu'au règlement communautaire peut travailler jusqu'à 3000 heures par an, et même plus s'il renonce à ses 4 semaines de congés.

En temps de travail, l'écart salariat / sous-traitance atteint donc 50 %. Avec les 20 % d'écart constaté au niveau des seules charges sociales obligatoires, "l'avantage" économique que procure le recours à un "indépendant" peut dépasser les 70 %. On comprend dans ces conditions que toute avancée sociale arrachée pour les salariés doit s'accompagner de mesures pour une "juste tarification" faute de quoi cela inciterait les employeurs à faire appel encore davantage au "tractionnariat".

## La sous-tarification problème central

Depuis 1986, les prix du transport routier de marchandises n'ont cessé de chuter. On estime que 25 % des petites entreprises (et notamment les artisans) pratiqueraient des prix en dessous du seuil de rentabilité). Dans ce contexte, les marges financières des entreprises ont fondu passant de 30 % en

1986 à 23,4 % en 1991 ; d'autant que parallèlement les coûts ont augmenté de 7 % de 1987 à 1991. Pendant un temps, la croissance considérable du transport routier permettait d'espérer contourner la difficulté : on travaillait plus pour s'en sortir. Ce n'est plus le cas avec le net ralentissement de la croissance ces toutes dernières années, encore accentué par la guerre du Golfe. Les petits transporteurs, sous-traitants le plus souvent, ont sérieusement souffert de ce retournement de conjoncture.

**Ce phénomène de sous-tarification n'est plus nié par quiconque aujourd'hui, mais il reste beaucoup à faire pour que cette prise de conscience débouche sur des mesures pour y remédier.**

Ainsi le rapport "Transport 2010" de juin 1992 du Commissariat Général au Plan souligne : *"Il semble bien qu'un peu partout en Europe les tarifs des transports de fret aient été utilisés comme un élément de la compétitivité dans un climat de vive concurrence, conduisant plus ou moins consciemment à une sous-tarification qui, de ce fait, ne pourrait être corrigée que par une décision communautaire."*

Le récent rapport (juillet 1992) de la mission "Transport destination 2002" conduite par le préfet CARRERE souligne lui aussi le phénomène : *"Quelles que soient les modalités de calcul retenues (fiscalité, péages autoroutiers, conditions réelles d'exercice de la profession...) le transport routier, qui assure 70 % des flux de marchandises, est notablement sous-tarifé par rapport aux autres modes de transport de marchandises qui s'alignent sur lui.(...)"*.

Le rapport de la Cour des Comptes sur la politique routière et autoroutière de mai 1992 indique pour sa part : *"Le développement du transport routier de marchandises est imputable à la croissance économique et à la reprise industrielle, ainsi qu'à la préférence donnée à la route. Il s'explique également par la baisse du prix du transport en francs constants, de l'ordre de 15 à 20 %, et en valeur relative par rapport au prix des marchandises, la gestion des approvisionnements et des livraisons en flux tendus et la dissémination des sites de production multipliant les échanges."*

Enfin, le Conseil National des Transports dans un document sur "La crise du transport routier" de juillet 1992 remarque lui aussi : *"Le secteur a été pendant longtemps très fortement encadré puisque les pouvoirs publics définissaient l'accès à la profession, l'accès au marché, les normes techniques, les règles sociales, de sécurité ou encore le niveau des tarifs ; à partir de 1986 la libéralisation s'est engagée mais sans préparation suffisante des acteurs et sans outils pour s'assurer d'un respect minimum des règles de concurrence. Cette libéralisation s'inscrivait dans la philosophie de la LOTI et prenait en compte l'environnement européen. Malheureusement ce sont essentiellement les orientations les plus libérales de la LOTI qui ont été mises en oeuvre tandis que les aspects d'harmonisation des règles de concurrence étaient relativement négligés (...) Aujourd'hui (...) les coûts ont tendance à augmenter pendant que les prix baissent. (...) Les prix ont baissé de l'ordre de 20 à 25 % selon les indicateurs depuis 1986."*

Cette sous-tarification est la conséquence d'une logique économique qui prévaut depuis de nombreuses années mais qui a connu une aggravation forte ces dernières années. Ce n'est pas un phénomène nouveau. Secteur dominé du capitalisme le transport en subit les effets depuis longtemps.

### **Les conséquences de la sous-tarification**

**Face à cette dégradation des prix, nombre d'entreprises sont tentées de rechercher des gains de productivité dans des conditions qui contreviennent à la réglementation.**

Il y a certes les mesures de meilleure utilisation du parc de véhicules, de réduction des parcours à vide, de recours accru aux parcours autoroutiers. Mais l'utilisation optimale de l'outil de production trouve ses limites dans le concept "un camion / un conducteur" d'où la tendance :

- au dépassement des vitesses limites (c'est le cas de 50 % des véhicules selon le LCPC, Laboratoire des Ponts et Chaussées),
- à la surcharge des véhicules (selon le LCPC, 40 % des poids lourds articulés sont en surcharge sur autoroute et 30 % sur route),
- au non respect des temps de conduite, repos journaliers, repos compensateurs pour heures supplémentaires.

Sur près de 340 000 camions contrôlés en 1991 sur route ou entreprise, environ 10 % (33 625) étaient en infraction à la réglementation sociale européenne. Dans plus de 80 % des cas, il s'agissait de non respect de la durée journalière de conduite et du repos quotidien.

La fragilisation des entreprises, particulièrement les plus petites et celles reléguées dans l'activité de traction - la moins rémunératrice - fait obstacle à leur modernisation, à la mise en oeuvre de politiques de qualité, de qualification, de formation.

**Les défaillances d'entreprises sont en augmentation** : + 17 % en 87, + 28 % en 88, + 32 % en 89, + 30 % en 90, + 14 % en 91. Ce sont souvent de jeunes entreprises peu stabilisées. Pour 10 000 créations annuelles environ, il y a près de 2000 défaillances par an. Sans compter celles qui disparaissent sans laisser de traces et que l'on peut estimer à quelques milliers.

**Le patronat bloque tout progrès social dans la profession.** La recherche des gains de productivité, dans un contexte de concurrence sauvage, aboutit "in fine" à l'augmentation des kilométrages parcourus, à l'augmentation des vitesses, à l'augmentation des horaires de travail et... à l'austérité salariale. Et dans la majorité des petites entreprises, il n'y a pas de rapport de force syndical pour y résister. D'autant plus que la répression patronale frappe plusieurs centaines de syndicalistes par an.

La sous-tarifcation du transport routier de marchandises, la non couverture de ses coûts d'infrastructures et de ses coûts sociaux et écologiques plus largement, ont des répercussions bien au-delà du seul transport routier.

Cette sous-tarifcation encourage des décisions de **localisation des activités productives** qui induisent une croissance artificielle des flux de transport qui elle-même génère une demande énorme d'infrastructures qui vient buter sur des problèmes de financement.

Cela encourage aussi une organisation de la production à **flux tendu** dont les exigences sont génératrices dans le transport d'une organisation du travail fondée sur l'accroissement de la flexibilité, du travail de nuit, des horaires décalés, au détriment des conditions de vie et de travail et qui contribue également à l'augmentation des flux de transport, contribuant à accroître les congestions et par suite les besoins d'investissements.

Baisse des prix, modification de la structure des produits transportés, souplesse pour répondre aux nouvelles exigences de production et de distribution à flux tendus, se sont conjuguées pour favoriser la **croissance illimitée du transport routier** dont les coûts sociaux et écologiques sont pourtant plus élevés, au détriment des autres modes. Ainsi s'accroît un modèle de développement fondé sur la maximisation du profit financier des utilisateurs du transport au détriment d'une efficacité économique, sociale et écologique optimum pour la collectivité.

De fait, face à la concurrence de la route, le fer et la batellerie voient leurs parts de marché se réduire et leurs résultats financiers se dégrader.

Le transport combiné est également touché, il ne parvient pas à se développer : sa compétitivité se dégrade au fur et à mesure que les prix baissent.

## **Changer de logique**

L'expérience de cinq ans de libre jeu du marché et de dérégulation est maintenant faite. Le coût est particulièrement élevé pour les travailleurs surexploités. Il l'est également sur le plan économique à chaque "gripage" social. De même pour ce qui est du financement des infrastructures ou des coûts sociaux et écologiques engendrés par le développement actuel.

**Une substantielle revalorisation du prix du transport est la condition nécessaire pour espérer enclencher un cercle vertueux** d'amélioration des conditions de travail, de la formation, de la qualification, des rémunérations des travailleurs. Ainsi financée, la réduction du temps de travail permettrait, à trafic égal, une création nette d'emplois de conducteurs.

Il en est de même pour réussir une modernisation des entreprises fondant leur compétitivité davantage sur la qualité de leurs prestations que sur des conditions sociales dégradées. Cette évolution est d'autant plus indispensable à l'heure du Marché Unique et du développement du

cabotage (transport national effectué dans certaines conditions par des transporteurs étrangers). C'est également nécessaire pour permettre à chaque mode de transport de payer les coûts externes qu'il engendre ainsi que le respect des règles sociales et de sécurité.

Une telle mesure -s'inscrivant dans une politique d'ensemble- entrainerait des effets positifs au delà des travailleurs du transport :

- une croissance moindre des trafics donc également des volumes d'investissements nécessaires pour les infrastructures,
- une répartition des trafics plus équilibrée et une meilleure complémentarité entre les différents modes de transport.

Les chargeurs paieront davantage certes, mais si tous sont logés à la même enseigne cela n'introduira pas de distorsions. On nous objectera plus sûrement que la mesure aurait un effet inflationniste. Evidemment, mais sans doute limité au vu de la faible part du transport dans le prix de revient final des produits. Cela serait largement compensé par les autres avantages qui en découleraient.

Pour y parvenir, **des mesures de régulation sont nécessaires**. Le retour à la tarification routière obligatoire n'est guère dans l'air du temps. Bien qu'elle n'ait guère été respectée, elle servait cependant de référentiel lors des négociations entre "offreur" et "demandeur".

**Pour agir sur les prix, il est en tout cas nécessaire de corriger les principales distorsions que nous avons décrites :**

- L'harmonisation des conditions de concurrence entre les différents modes de transport passe par l'imputation à chacun de ses coûts : coûts d'infrastructure, coûts sociaux, coûts de sécurité, coûts externes (bruit, pollution, espace...). Il ne s'agit pas de pénaliser le seul secteur du transport, le renchérissement des coûts doit être répercuté sur l'ensemble des utilisateurs.

- Le marché est dominé par les chargeurs du fait de la surcapacité structurelle de l'offre de transport aggravée par sa dispersion. Il faut donc renforcer fortement les exigences de qualification pour l'accès à la profession de transporteur routier (capital plus important, formation, respect de la législation sociale, de sécurité...etc) et réduire le nombre d'autorisations de transport délivrées chaque année pour l'amener au niveau de l'évolution réelle des trafics, afin de favoriser la croissance des entreprises existantes plutôt que la création de nouvelles aggravant l'atomisation, afin d'atténuer la concurrence. A l'image de ce qui se pratique aux Pays Bas, il serait intéressant d'étudier la mise en place d'un organisme de régulation du secteur comprenant l'administration, les organisations patronales et syndicales, gérant les inscriptions, la délivrance et le retrait des autorisations, la prévention des distorsions de concurrence, la répression des infractions...etc.

- L'action pour garantir des prix de sous-traitance à l'intérieur du transport, ainsi que le prévoit le projet de loi gouvernemental, ne peut être pleinement efficace que si elle s'inscrit dans une action pour un relèvement des prix entre les chargeurs et les transporteurs. Il importe également d'encourager les regroupements de petites entreprises et la création de coopératives de tractionnaires afin d'améliorer le rapport de force face aux donneurs d'ordres.

- Il est nécessaire de clarifier les règles relatives aux relations entre les sociétés auxiliaires de transports, intermédiaires entre les chargeurs et les transporteurs, responsables d'activités amont et aval : conditionnement, groupage, entreposage, distribution... A l'inverse de la traction qui n'est pas payée à son coût réel, les services complémentaires des commissionnaires dégagent des bénéfices qui paraissent sans rapport avec leur part de service réel dans le transport.

- Un renforcement de la professionnalisation passe d'abord par un renforcement des exigences pour l'accès à la profession et ensuite par des politiques soutenues au niveau des entreprises et de la branche professionnelle : aides à la gestion, formation des personnel, élévation des qualifications, politiques commerciales, toutes mesures nécessaires à l'heure des nouvelles technologies et de

l'ouverture européenne. Au delà, il importe de mettre l'accent sur la qualité du service offert ; en d'autres termes, de substituer à la concurrence par les prix une concurrence par la qualité. Dans cette démarche, les grands groupes -dont certains sont des filiales de la SNCF- ont un rôle important à jouer. Le gouvernement doit mettre en oeuvre les incitations nécessaires pour encourager une prise de conscience et des initiatives en ce sens.

- La réglementation sociale doit être améliorée et harmonisée au plan communautaire. Les pratiques délictueuses doivent être combattues par un renforcement important des contrôles pour le respect des normes techniques, des règles de sécurité, de la réglementation sociale. Les règles s'appliquant aux artisans doivent être rapprochées des règles sociales régissant les salariés. Le cabotage doit être encadré. Un renforcement des effectifs d'inspecteurs du travail et de contrôleurs des transports terrestres est d'autant plus nécessaire au vu de l'absence syndicale dans trop de petites et très petites entreprises.

- Il est indispensable de trouver une solution pour une représentation du personnel dans les TPE sous formes de délégués inter-entreprises routières, par bassin d'emploi ou zone géographique. De même des moyens en locaux syndicaux sont nécessaires dans les principaux centres routiers, afin de favoriser la reconnaissance du fait syndical. Enfin un droit syndical adapté est indispensable.

- Une amélioration de la connaissance des évolutions sociales dans le transport routier (à l'image de ce que fait l'OEST sur les évolutions économiques) est nécessaire. Un organisme ad-hoc, doté de moyen d'étude appropriés, travaillant en lien avec le CNT et l'OEST doit être mis en place à cette fin.

Fondamentalement, c'est toute la logique de libéralisme exacerbé, de dérégulation accentuée, de concurrence sauvage, qui doit être contestée pour y substituer une logique où progrès économique et progrès social se combinent positivement.

*Paris le 8 octobre 1992*

**PROPOSITIONS DE LA CFDT SUR LA DUREE ET L'AMENAGEMENT  
DU TEMPS DE TRAVAIL DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS**

16 octobre 1992

**PREAMBULE**

Considérant que la situation des salariés du transport routier marchandises et en particulier des personnels de conduite est du ressort des partenaires sociaux et qu'ils doivent tout mettre en oeuvre afin de leur assurer des conditions de travail et de rémunération respectueuses d'un cadre social dynamique,

Considérant que le respect de la réglementation française, en terme de durée du travail, ouvre des perspectives d'évolution à la réglementation européenne,

Considérant que cette évolution, en terme de durée du travail et de progrès social, est du ressort tant des pouvoirs publics que des employeurs et leurs organisations.

Considérant que les surcoûts engagés par la mise en oeuvre des dispositions du présent accord imposent aux entreprises des délais pour répercuter les coûts d'exploitation sur les prix de transport.

Considérant que cette démarche contribue à développer une harmonisation économique et sociale entre les divers modes de transport,

Considérant que la mise en application des décrets relatifs au calcul de la durée du temps de travail se situe dans un contexte dérogatoire, et que l'on doit atteindre dans les délais les plus brefs les durées maximales prévues par la réglementation française,

Les partenaires sociaux ont engagé un processus de négociation conduisant à la mise en place d'une approche globale du temps de service des conducteurs offrant à ceux-ci des garanties en terme de rémunération et de repos compensateur et permettant aux entreprises de disposer des souplesses nécessaires à l'exercice de leur activité. Les partenaires sociaux entendent tenir compte de la réalité actuelle des durées hebdomadaires de la réglementation française et européenne et, ce faisant, veulent une plus grande transparence sur la durée de travail réelle effectuée et sur sa rémunération.

**1 - PERSONNEL CONCERNE**

Le présent accord concerne

- Le personnel de conduite des activités de transport de marchandises affecté à un service longue distance c'est-à-dire tout service faisant obligation au conducteur à prendre 8 repos journaliers hors domicile par mois.

Les temps à disposition sont comptés comme travail effectif à 100% de leur valeur et ce dans un délai de 3 mois à compter de la date de l'arrêté d'extension du présent accord.

- Les personnels de conduite des activités de transports marchandises, courtes distances, retour quotidien au domicile sont soumis aux dispositions de la réglementation française et des décrets d'application.

Pour ce personnel, et à titre transitoire il est fait application d'une notion d'équivalence s'établissant comme suit :

- 41 heures sont réputées valoir 39 heures.

- Au premier juillet 1993, 40 heures sont réputées valoir 39 heures.

- Au premier janvier 1994, la durée du travail hebdomadaire est égale à 39 heures.

**2 - DEFINITION DU TEMPS DE SERVICE**

Le temps de service d'un conducteur s'entend de l'ensemble des temps inclus dans l'intervalle existant entre deux repos continus, journaliers successifs ou un repos hebdomadaire et le repos journalier continu immédiatement précédant ou suivant sous déduction des périodes de repos pendant lesquelles le conducteur n'exerce aucune activité

et dispose librement de son temps, des temps consacrés à l'habillage aux repas et aux casse-croûtes.

Pour toute période de 24 heures ce temps de repas et pauses est réputé équivalent à une durée de 120 minutes.

Toute période inférieure ou supérieure à ce forfait devra être justifiée par les mentions portées sur le document annexé au bulletin de paie.

### 3 - DUREE DES TEMPS DE SERVICE

Dans le cadre du respect des normes de durée moyenne des temps de conduite fixées par le RCE N° 3820/85, les conducteurs en service longue distance sont appelés fréquemment du fait même de l'exécution d'opérations annexes à la conduite imposées par l'organisation des missions de transport à dépasser les durées maximales des temps de travail telles qu'elles sont fixées par la législation en vigueur en France.

Ces dépassements sont pris en compte dans la détermination du temps de service rémunéré ci-après et pour le calcul du temps de travail effectif.

En tout état de cause, le temps de service rémunéré (TSR) sur une semaine isolée ne devra pas dépasser 55 h.

### 4 - DETERMINATION DU TEMPS DE SERVICE REMUNERE (TSR)

Les modalités de décompte résultant de l'application de la réglementation en vigueur à partir des enregistrements permet de déterminer la durée des temps de service.

Les partenaires sociaux s'engagent à maintenir et à développer ces dispositifs en oeuvrant, tant au niveau national qu'au niveau européen, pour que, dans l'immédiat, les chronotachygraphes évoluent sur la technologie permettant la mise en position automatique pour les temps de conduite et les temps de travail autres, la seule manipulation consistant à mettre le sélecteur sur la position repos.

A moyen terme tout mettre en oeuvre pour rendre opérationnel l'enregistrement électronique des temps de conduite et des temps de travail autres. Au-delà de ces engagements et par souci d'efficacité immédiate, les partenaires sociaux décident à titre transitoire de retenir deux modes de calcul :

#### *Mode A*

Un coefficient de 120 % sera appliqué au temps de conduite enregistré. ( $TSR = TC \times \text{coefficient}$ ). Le temps de conduite étant égal au temps passé au volant du véhicule en mouvement ou immobilisé.

Ce plancher pourra être révisé à la hausse par accord d'entreprise ou décision de l'employeur.

Ce mode de calcul ne devra jamais être défavorable au salarié qui pourra toujours demander à être rémunéré au réel en fonction de ses disques.

#### *Mode B*

Un forfait pour repas et pauses obligatoires de 2 heures est fixé au niveau national. Le temps de travail à rémunérer sera égal à l'amplitude de la journée moins le forfait ( $TSR = \text{amplitude} - \text{forfait}$ )

Ce plancher pourra être révisé à la hausse par accord d'entreprise ou décision de l'employeur

Ce mode de calcul ne devra jamais être défavorable au salarié qui pourra toujours demander à être rémunéré au réel en fonction de ses disques.

Pour les conducteurs effectuant un service impliquant un retour quotidien à l'entreprise seul le mode B devra être utilisé.

Dans les deux modes de calcul, coefficient ou forfait, l'employeur pourra demander l'autorisation d'appliquer un coefficient moins élevé ou un forfait plus élevé.



Cette demande sera adressée à une commission paritaire régionale. Cette faculté ne sera ouverte qu'aux entreprises adhérant à des centres de gestion agréés par le ministère des transports et du travail chargés d'analyser tous les disques de tous les conducteurs de l'entreprise. Ces analyses déboucheront sur la remise de rapports trimestriels portant sur l'activité de chaque salarié en regard de la réglementation relative à la durée du travail et portant sur l'utilisation de chaque véhicule.

Les rapports seront remis aux représentants du personnel et à l'inspection du travail.

Une fiche annexée au bulletin de paie mentionnera le mode de calcul choisi et, pour chaque jour, le temps de travail à rémunérer.

Les partenaires sociaux inciteront les conducteurs à manipuler le sélecteur.

## 5- DETERMINATION DU TEMPS DE TRAVAIL EFFECTIF (TTE)

Pour la mise en oeuvre des plafonds maximum pour le temps de service rémunéré (TSR) sont fixés comme suit :

- 55 heures de TSR sont réputées correspondre à 48 heures de TTE,
- 53 heures de TSR sont réputées correspondre à 46 heures de TTE.

La moyenne des temps de travail ne doit pas excéder 10 heures pouvant toutefois dépasser une fois 12 heures sur une semaine calendaire.

- Sur une semaine isolée les temps de service ne doivent pas excéder :

- 54 heures au 1er janvier 1993,

- 50 heures au 1er janvier 1994,

sans réduction du plafond du TTE fixé au 1er janvier 1994 à 46 heures.

Les majorations pour heures supplémentaires sont effectuées à partir des seuils du temps de travail effectif.

## 6- SALAIRES MINIMAUX PROFESSIONNELS GARANTIS

*(remplace l'article 13 de la CCN Annexe n° 1)*

### *a) Dispositions générales*

Pour l'application des dispositions de l'art 12 de la CCN Annexe 1, sont à prendre en considération pour comparer le montant mensuel de la rémunération effective au salaire minimal professionnel garanti tous les éléments de salaire versés soit périodiquement soit, le cas échéant, au prorata du temps de travail au cours de l'année, et tenant compte des tâches effectuées par le salarié, à l'exclusion :

- des gratifications ayant un caractère bénévole et exceptionnel,
- des indemnités ayant le caractère d'un remboursement de frais,
- des éléments de rémunération accordés en cours ou en fin d'année ayant un caractère aléatoire soit du fait du principe même de leur versement, soit de leur montant, tels que par exemple une prime de non-accident ou une prime de résultat,
- du montant conventionnel des indemnités complémentaires fixé en application de l'article 7-ter, § a) et § b) (jours fériés travaillés), de l'article 7-quater (dimanches travaillés), de l'article 22 (grande remise) et de l'article 24-bis (travail de nuit) ;
- des majorations conventionnelles fixées en application du présent article § 2 (ancienneté) et § 4 (conducteurs mécaniciens, livreurs ou conducteurs encaisseurs) et de l'article 21, 2° (langues étrangères).

Les tableaux joints à la présente Convention collective nationale annexe fixent les salaires minimaux professionnels pour une durée de travail de 39 heures par semaine et de 169 heures par mois ou pour une durée équivalente.

- d'une part, pour chaque groupe d'activités (transports routiers de marchandises et activités auxiliaires du transport, transports routiers de voyageurs, déménagements) ;
- d'autre part, pour chaque groupe d'emplois, par référence aux nomenclatures hiérarchiques des emplois ouvriers ;
- et enfin, pour chaque tranche d'ancienneté acquise dans l'entreprise ou dans la profession (10 ans et plus).

L'ancienneté acquise dans l'entreprise ou la profession donne lieu à partir de la date de formation du contrat de travail aux majorations suivantes des salaires minimaux professionnels garantis de :

- 2% après deux années d'ancienneté dans l'entreprise,
- 4% après cinq années d'ancienneté dans l'entreprise,
- 8% après dix années d'ancienneté dans la **profession**,
- 10% après quinze années d'ancienneté dans la **profession**,
- 12% après quinze années d'ancienneté dans la **profession**.

Pour les ouvriers titulaires du certificat d'aptitude professionnelle de conducteur routier et classés dans les groupes 4 et suivants, l'ancienneté à prendre en considération est l'ancienneté effective dans l'entreprise majorée de deux années.

#### *b) Conducteur mécanicien*

Lorsqu'il est demandé à un ouvrier répondant à la définition de conducteur de véhicules poids lourds (groupes 4, 5, 6 et 7) de posséder les connaissances mécaniques suffisantes pour lui permettre, soit de se dépanner lui-même, si on lui en donne les moyens, soit de signaler à l'entreprise la cause de la panne en cas de rupture de pièces ou d'organes, les salaires réels sont majorés de 3%.

#### *c) Livreur ou conducteur encaisseur*

Lorsqu'un ouvrier assure, outre la livraison (groupe 3, ou la conduite d'un véhicule (groupes 3, 4, 5 et 6), les encaissements sur présentation de factures ou autres documents les salaires réels sont majorés de 3%.

Pour prendre en compte les dispositions contenues dans le présent accord les minimaux conventionnels pour les coefficients 128 M - 138 M et 150 M sont majorés comme suit : (pour 39 heures de travail semaine ou 169 heures par mois) à l'embauche.

A l'embauche :

- 128 M : 6789,60 F
- 138 M : 6875,85 F
- 150 M : 7472,70 F

### **7- BULLETIN DE PAIE**

Sous préjudice de l'application des dispositions législatives et réglementaires en vigueur un document annexé au bulletin de paie devra faire apparaître clairement le mode de calcul du temps de service pour chaque journée travaillée et mentionner le nombre total d'heures mensuelles de temps de service rémunéré ainsi que les heures rémunérées respectivement au taux normal et au taux majoré de 25 ou 50%.

### **8- REPOS COMPENSATEUR**

Pour mettre en oeuvre les dispositions réglementaires en matière de repos compensateurs les partenaires sociaux décident pour la détermination des repos compensateurs dont peuvent bénéficier les conducteurs affectés à un service longue distance de fixer forfaitairement par rapport à la durée moyenne de temps de travail effectif sur l'année à raison de :

- 8 jours pour une moyenne de 46 heures de TTE,
- 12 jours pour une moyenne de 48 heures de TTE.

Le repos compensateur prévu ci dessus peut être pris par journée entière et peut être accolé à un ou plusieurs repos hebdomadaire pris au domicile ou à une période de congé payé .

Ce repos est donné en conformité avec les demandes exprimées par le conducteur concerné .

Le repos acquis d'une année civile doit pris en totalité avant l'expiration du premier mois suivant l'année de référence .

Les modalités de prise du repos compensateur pourront faire l'objet de négociations d'accord d'entreprise ou d'établissement avec les représentants des organisations syndicales au sens de l'article L 122-27 du Code du travail .

Dans les entreprises où la durée du temps de travail est calculée sur la base des dispositions légales et réglementaires les repos compensateurs sont acquis dans les formes définies par le Code du travail et en particulier les articles L 212-5 -1,8-1 à 8-3; R 261-4; D 212-5 du Code du Travail.

## **9- REPOS RECUPERATEUR**

L'organisation du travail, tant pour les conducteurs longue distance (+ 8 découchés par mois) que pour les conducteurs appelés à découcher sur un nombre de nuits inférieur génère une pénibilité. Les partenaires sociaux décident d'attribuer un repos récupérateur d'une durée de 24 heures pour toute période de 15 découchés consécutifs ou non.

Ce repos récupérateur sera pris dans le mois qui suit la période d'attribution.

Il pourra être accolé à un repos hebdomadaire ou à un congé payé.

## **10- MODALITES D'APPLICATION**

Les partenaires sociaux ont fixé dans le présent accord le principe de la mise en oeuvre de négociations dans les entreprises et de modifications par la voie contractuelle de la situation actuelle d'un certain nombre de conducteurs .

En tout état de cause ces négociations ne peuvent pas conduire à l'élaboration d'accord inférieur au présent accord ou aux situations vécues dans les entreprises .

## **11- ENTREE EN VIGUEUR**

Le présent accord entrera en vigueur le.....

Le délai entre la date de signature et la date effective d'entrée en vigueur prévue ci-dessus devra permettre :

- d'évaluer les surcoûts d'exploitation par voie de simulations effectuées dans les entreprises ;
- de rechercher les mesures économiques d'accompagnement susceptibles de limiter l'augmentation des charges dans les entreprises ;
- de prendre les dispositions nécessaires dans les entreprises afin qu'elles adaptent les structures de rémunération aux nouvelles règles de détermination du temps de service rémunéré ;
- d'examiner avec les représentants du personnel, les conditions de mise en oeuvre des dispositions du présent accord en matière de détermination du temps de service rémunéré.

## **12- DUREE DU PRESENT ACCORD**

Le présent accord est conclu pour une durée de 24 mois à compter de la date de signature.

Dans les 4 mois qui précèdent l'échéance du présent accord et à l'initiative d'une des parties signataires les partenaires sociaux se rencontreront en vue d'établir de nouvelles normes.

A défaut d'accord les dispositions réglementaires et légales s'appliqueront de plein droit à l'échéance du présent accord.

148

# fédération nationale des syndicats de transports c.g.t.

---

ANNEXE 17

## Groupe de travail sur la situation économique et sociale des transports routiers de marchandises.

### Contribution de la CGT.

Tout d'abord, pour la CGT, nous devons rappeler que si l'on ne peut que se féliciter que de la mise en place d'un groupe de travail sur l'évolution économique et sociale du secteur dans le cadre du commissariat général au plan, de cela ne peut masquer que depuis des années, notamment au sein du Conseil National des Transports, nous avons à maintes reprises demandé sans succès la tenue de ce type de réflexion avec l'ensemble des intervenants de la chaîne transports : représentants des salariés, des employeurs de transports, des chargeurs, de l'Etat dont des corps de contrôle. Faut-il rappeler aussi que la constitution de ce groupe est issue du relevé de conclusions de la commission paritaire du transport routier du 6 Juillet 1992 ?

Or à ce jour, force est de constater que notre demande d'une réflexion globale, d'un véritable débat n'a pas eu lieu véritablement au sein du CNT. Ce type de débat, les enjeux posés par les transports de marchandises dans notre pays ne peuvent se traiter en l'espace d'une ou deux séances dans les différentes commissions du CNT !

C'est ce qui a motivé la position de la CGT, lors de la commission paritaire du 6 au 7 juillet, pour réexiger un véritable débat, quelle que soit l'instance organisatrice, à partir d'un double constat :

- \* comme chacun le reconnaît aujourd'hui, la question du permis à points a été révélatrice d'une crise profonde de la branche tant au niveau social qu'économique,
- \* c'est pourquoi il est d'autant plus urgent, vital que les différents intervenants dans la chaîne transports ne soient pas seulement écoutés mais entendus, ce qui est particulièrement vrai pour les représentants des salariés. (A cet égard, les pouvoirs publics devront tirer les leçons, de l'absence de concertation avec les salariés, leurs représentants lors de la mise en place du permis à points).

263, rue de paris 93100 montreuil  
adresse postale : case n° 423 - 93514 montreuil cedex  
téléphone : 48 51 80 82  
ccp 1838-33 paris

Doit-on rappeler ici que quelques jours avant la formation des premiers barrages, devant le caractère explosif de la situation, la CGT avait demandé au sein de la commission permanente du Conseil National des Transports que soient abordées :

- \* les conséquences sur l'emploi et au-delà, de la mise en place du permis à points pour les professionnels de la route,
- \* d'en tirer des propositions concrètes sur les conditions des transports,
- \* les conséquences de la suppression des barrières douanières. (La filière transport international, au-delà des seuls transitaires ?)

La seule réponse a été de renvoyer ces questions dans les six mois à l'observation de ces mises en place !!!

Comme dit précédemment la crise de juillet 1992, comme du reste les différentes crises successives de ces 8 dernières années, ne peuvent être prises en soit. Crise des transports dans le cadre d'une crise économique globale, mais qui ne peut seulement être traitée comme la seule conséquence de la seconde. C'est pourquoi, le groupe de travail ne peut en rester à un seul constat des dysfonctionnements actuels du transport routier, mais rechercher des propositions concrètes pour apporter des réponses à la situation actuelle dans la branche.

Et ce d'autant plus que le constat de la situation actuelle est largement partagé au sein du groupe, il en va tout autrement sur les propositions à faire, et sur des questions fortes telles que les problèmes sociaux, tarifaires, d'organisation de la profession, d'accès à l'information sur les frets, de la structuration du secteur.

Enfin pour terminer cette introduction, il est fondamental de souligner à nouveau, comme dit plus haut, que ce groupe de travail est issu de la commission paritaire du transport routier du 6 juillet présidée par 3 ministres : Mme AUBRY, Mr BIANCO et Mr SARRE, consécutive à la crise de ce début d'été 1992, qui a mis comme jamais en lumière la situation catastrophique du secteur routier dans notre pays, et au-delà des choix, des pressions exercées sur la chaîne transports, quel que soit le mode dans notre pays.

Parce qu'issus d'une négociation sociale, ces travaux doivent avoir pour ligne conductrice le social, la réponse aux besoins des salariés comme des usagers des transports et ce déjà à court terme.

Aborder les problèmes internes au secteur routier passent impérativement, comme l'ont montré les travaux de la commission, par une approche de l'ensemble de la chaîne transports et ce quel que soit le mode (l'amodalisation croissante des entreprises en constitue déjà une première exigence, que ce soit avec la SNCF comme premier transporteur routier de France, ou encore avec des entreprises de transport aérien comme Air France ou la TAT où la part de la route est essentielle).

Les transports étant de plus en plus intégrés dans la production, ils constituent de plus en plus un acte déterminant dans le procès de production en raison de la division spatiale de la production, de la délocalisation de secteurs industriels avec un renforcement de ce rôle dans le cadre de gestion à flux tendus, de stock zéro (en fait de plus en plus souvent de stock roulant...).

Si cela peut paraître une Lapalissade, encore faut-il en tirer les enseignements pour supprimer les conséquences anti-sociales et anti-sécuritaire que cela peut engendrer !

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs du 30 décembre 1982 fait une référence explicite à la notion de droit au transport tant en marchandises qu'en voyageurs. (Nous rappelons pour mémoire que c'est le patronat routier qui avait exigé le retrait de notion de service public des transports marchandises sous l'argutie d'une "nationalisation rampante" du secteur !).

Très concrètement l'application de loi doit passer par :

- \* l'organisation de l'espace, le droit au transport devant être le même quelle que soit la région d'où est expédiée une marchandise,
- \* en terme de tarification, afin qu'une pénalisation accrue des régions les plus enclavées, un manque de desserte ne contribuent pas à une plus grande désertification industrielle de région entière,
- \* en terme d'accès à l'information sur les frets, et donc de libre choix du mode de transport. Bien entendu, le mode retenu, les opérateurs retenus pour assurer quelques trafics devant assurer ceux-ci dans les conditions minimum prévues par la réglementation sociale et économique.
- \* par une politique intermodale d'infrastructures de transports en concertation avec les populations concernées,

La suppression de la TRO, non seulement a accéléré le turn-over sans précédent des entreprises, mais a conduit de fait à une augmentation sensible des transports réalisée souvent dans les pires conditions de sécurité des hommes (artisans ou salariés), de matériel, au-delà de la sécurité routière.

Le rapport annuel du CNT pour l'année 1991, le confirme : le nombre de défaillances d'entreprises a été multiplié par 2,5 en 1990 par rapport au chiffre de 1987, pour la première fois, le solde de création d'entreprises est négatif (9.972 entreprises ont disparu contre 8.612 créations).

Cela s'est traduit aussi par l'accroissement du déséquilibre entre régions, "La loi du Marché" ayant pour corollaire direct la priorité aux transports les plus "juteux" pour les transporteurs, d'abord les plus gros, un appel accru à la sous-traitance pour les autres trafics.

Conséquences de la déréglementation qui ne débute pas en 1986 même si effectivement il y a une très nette accélération notamment avec la suppression de la TRO, celle-ci ne pourrait être sans conséquences :

- \* en matière de structuration du secteur (renforcement du poids des groupes - rotation accrue des entreprises),
- \* en matière de conditions de travail (en dernier ressort, c'est le conducteur salarié ou artisan qui va "payer" la baisse de tarifs),
- \* en matière de sécurité et d'écologie.

Le concept du droit au transport prévu par notre législation à pour passage obligé la reconnaissance d'un véritable service public de transports marchandises permettant de l'assurer, ceci renvoie au rôle de l'Etat, sur ses responsabilités propres dans l'organisation du secteur, son rôle pour assurer une sécurité optimum des salariés et des usagers de la route, une véritable réponse aux besoins des salariés des transports, des usagers, des économies locales ou régionales.

En ce sens, la préoccupation majeure du règlement européen de 1969, avait pour base la sécurité, le règlement de 1985 a privilégié quand à lui souplesse et intérêt de l'entreprise des transports comme des chargeurs.



Or les faits sont là, de 1934 à nos jours, cette thèse n'a cessé d'être développée avec les résultats que l'on a pu mesurer ces dernières années. Comment peut-il y avoir "régulation négociée" quand les intérêts entre chargeurs et transporteurs sont antinomiques, quand la profession elle-même est d'abord duale, les chiffres du GETRA eux-mêmes en attestent, 25 à 30 groupes de transports emploient plus de 40 % des salariés de la branche, quand le tractionariat progresse, tout au moins sa rotation ?

Il en est de même sur les explications "simplistes" d'une surcapacité responsable de tous les maux :

la notion de surcapacité doit être relativisée en fonction des déséquilibres de flux dans l'espace, ou le temps avec des transports limités ou saisonniers,

relativisée aussi en fonction de la production industrielle que signifie un seul rapprochement tonnes transportables/capacité de transports dans le cadre d'une progression de la croissance nationale ou avec un développement des gestions en flux tendus ?

relativisée d'autant plus lorsque l'on connaît les conditions actuelles de transports en particuliers en terme de temps de travail des conducteurs !

Traiter du transport routier ne peut se réduire à se cacher derrière le "paravent" des 86 % d'entreprises de moins de 10 salariés quand un quarteron de groupes détient un rôle hégémonique.

Dès lors, nous ne pouvons que réfuter les thèses d'une "concurrence sauvage" dans le secteur qui serait le premier facteur de la crise structurelle de la branche. En fait il y a bien au départ organisation du secteur visant à abaisser par tous les moyens les prix des transports pour les chargeurs, les délais de livraison dans le cadre de la suppression de stock et en ce qui concerne les gros transporteurs (qui sont aussi des donneurs d'ordre) à s'approprier la part la plus rentable des transports en transférant sur d'autres le "transport physique de la marchandise".

Si le problème de l'accès à la profession est réel, il serait illusoire de penser que rehausser les niveaux de connaissance ou la caution financière régleraient cette "Loi de la jungle". La caution pouvant être avancée par le donneur d'ordre.

#### Sur les questions de la tarification.

Si aujourd'hui tout le monde (ou presque) reconnaît qu'une des raisons majeures de la crise du secteur est issue de ces questions pour autant, on ne peut qu'acter que cette dégradation tarifaire est une conséquence de la suppression de la TRO, qui malgré ses défauts constituait une véritable tarification de référence.

On ne peut pour autant en rester à ce seul constat. La question d'une véritable tarification assurant la juste rémunération des transports dans des conditions optimum de sécurité, reste posée, et ce d'autant plus que la LOTI, y fait très explicitement référence. Mais, c'est aussi ces dernières semaines la mise en débat d'un projet de loi sur la sous-traitance qui de toute évidence renvoie implicitement dans son article 4 à une référence minimum de tarification comme garant de condition économique et sociale "normale" pour l'entreprise sous traitée.

Par conséquent, on ne peut renvoyer d'un "revers de manche", la problématique d'une tarification obligatoire d'une rémunération minimum du transport !

Crise et productivité des transports de marchandises qui a pour cause essentielle la déréglementation économique et sociale du secteur !

La pierre angulaire d'une véritable régulation du secteur s'opposant au gâchis tant industriel qu'humain, cité plus haut, est la place de l'homme, du salarié des transports, de la réponse aux besoins des usagers et de la sécurité.

Comme l'ont montré les travaux de la commission du plan, le transport est une véritable "passoire" en terme d'emplois, on passe dans les transports ou on y reste pas, Patrick Hamelin : (Le transport au quotidien, la logique de production (Germain, Patrick Hamelin et P. Nierat, synthèses N°18 de l'INRETS), chiffre à 32.000, le nombre de conducteurs quittant la profession chaque année.

Le rapport annuel du CNT y revient avec force, les conditions actuelles de rémunération et d'emplois dans la profession constituent un frein évident à l'embauche de salariés qualifiés, en premier lieu des conducteurs, à leur durée professionnelle dans la branche.

Les conditions actuelles de travail, au-delà de l'inimaginable (des durées de 61 heures (Etudes INRETS), non seulement sont illégales, contraires à la sécurité des hommes, à leurs conditions de vie, mais posent un problème majeur pour la sécurité routière, elles sont aussi contraires à une réelle productivité de la branche.

Il est significatif, par exemple, qu'en 1983 la publication du décret sur les temps de travail s'est traduite par une baisse des temps d'attente, dont aujourd'hui le Président de la FNTR réaffirme qu'ils ne sont pas de la responsabilité des transporteurs.

La prise en charge de la totalité des temps passés au service de l'employeur constitue un point déterminant de la réduction des temps autres que la conduite. A cet égard, nous ne pourrions ici passer sous silence la volonté du patronat routier, de légaliser par accord conventionnel des durées de travail de 55 heures à 60 heures hebdomadaires au mépris de la réglementation, de la sécurité, de forfaitiser les temps autres que la conduite.

La solution ne passe pas par légaliser voire d'empirer ce qui se fait aujourd'hui, mais bien de créer les conditions pour rapprocher dans les plus brefs délais les conditions de travail des conducteurs du compte d'autrui, de celles des autres salariés dans notre pays.

La thèse patronale de considérer que la situation actuelle, si elle est contraire à la réglementation française, serait conforme à la réglementation européenne est battue en brèche par les dernières statistiques connues. (Note d'information de la direction des transports terrestres N°125). Les infractions à la réglementation européenne représentent 68 % du total des infractions relevées sur route.

Conformément, aux engagements pris dans la nuit du 6 juillet, le gouvernement doit programmer la suppression totale des équivalences et la prise en compte à 100 % de la totalité des temps à disposition. Plus largement, c'est la responsabilité gouvernementale qui est engagée sur le contrôle des conditions de travail dans la profession. Peut-on parler de contrôle avec moins de 1 % des journées de conduite contrôlées, actuellement?

De plus, nous tenons à réaffirmer ici, que les textes doivent être appliqués parce qu'applicables nous ne pouvons que rejeter à ce sujet les propos de l'inspecteur général du travail des transports, au sein du groupe, dont la première responsabilité consiste à faire appliquer la réglementation et non à la juger. Et ce d'autant plus qu'en 1991, il y a eu 3.841 contrôles en entreprises contre 5.510 en 1990...

Nous refusons aussi certains propos, opposant progrès social et proportions de salariés dans la branche ! Le nombre de tractionnaires n'a pas augmenté comme certains menaçaient ces 10 dernières années, par contre la durée de vie de ces "entreprises" s'est très fortement réduite. A quelques centaines près, il y a le même nombre de tractionnaires en 1990 qu'en 1984.

Conditions de travail, de rémunération qui sont un facteur important de la productivité du secteur qui passe par le droit du contrôle par les salariés eux-mêmes, par le droit syndical, par le droit de pouvoir défendre ses revendications.

Les chiffres ci-dessous, issus du rapport du CNT, montrent ce qu'il en est du droit syndical dans les Transports Routiers. "Sur 704 entreprises assujetties à la mise en place de délégués du personnel, 2.562 satisfont à l'obligation, 2.478 autres dressent un procès verbal de carence, et 1.859 interventions de l'inspection ont été nécessaires pour assurer ces résultats ; dans un cas sur trois, le processus ne se fait pas tout seul. Sur 1.324 entreprises assujetties à la mise en place d'un comité d'entreprise : 1.113 entreprises le mettent en place, 151 dressent un procès verbal de carence, et l'inspection n'est intervenue que 173 fois, soit un peu plus d'une fois sur dix".

En 1991, il y a eu 554 licenciements autorisés par l'inspection du travail de représentants du personnel ou de délégués syndicaux dans le transport, la quasi-totalité concerne les transport routiers.

L'obligation de mettre en place, de faire fonctionner les instances représentatives de personnel constituerait un facteur important de sécurité.

Compte tenu de la réalité du secteur, nombre de PME élevées, de très petites agences, de grands groupes, nous proposons que soient mis en place des délégués de site, s'ajoutant le cas échéant aux délégués des entreprises, ou membres du comité d'entreprise quand cette structure existe déjà au plan ational, en particulier sur les grandes plates-formes telles que Garonor.

Enfin, les commissions prévues par l'article 13 de la LOTI, doivent être constituées dans les plus brefs délais.

Les barrages de Juillet ont mis comme jamais sur le devant de la scène les conditions de travail des conducteurs et leur exigence d'être reconnus comme de véritables professionnels.

C'est pourquoi il faut promouvoir un véritable statut du professionnel.

En ce sens, la carte professionnelle préconisée par la Commission Roché constitue un point d'appui essentiel. Or, comme le dit le rapport intermédiaire : "Elle pourrait servir de point de reconnaissance de la qualification professionnelle attribuée au titulaire d'un permis comportant des catégories, dont les épreuves sont plus complexes, et d'aider à promouvoir une revalorisation de la profession".

Carte professionnelle qui doit avoir un véritable contenu (formation initiale et continue, reconnaissance de la qualification, inaptitude physique à l'emploi, ou conséquences de retrait ou de la suspension du permis, suppression des délais de carence maladie, véritable grille de qualification ancrée à partir d'un point 100 à 7.500 F, etc...).

Enfin, en ce qui concerne le dialogue social, il ne suffit pas de constater son insuffisance, mais de créer les conditions déjà à l'entreprise pour que celui-ci puisse exister. Quant à son contenu, il ne tient pas au nombre de réunions mais à une véritable négociation à partir des revendications des personnels et non à partir des seules exigences patronales.

Montreuil, Novembre 1992.

## **Pour une nouvelle dynamique sociale dans les transports**



### ***La politique sociale à la croisée des évolutions économiques, technologiques et écologiques***

A la veille de l'ouverture des frontières intracommunautaires, les bouleversements qui se manifestent déjà dans le monde des transports donnent un avant-goût des changements sociaux qu'impliquent à l'avenir les évolutions économiques, technologiques et écologiques. L'existence et le développement des entreprises sont mis en cause. Le marché change d'échelle, les protections de fait et de droit tombent peu à peu, la concurrence se diversifie et s'intensifie. Les possibilités technologiques accroissent le champ d'action des réseaux et les complexifient, les systèmes d'information bouleversent les relations de travail aussi bien que celles avec les clients et les usagers. Les préoccupations d'environnement pèsent de plus en plus lourd.

Sur cette toile de fond, le chômage s'enkyste dans la société. Les transports, jusque là créateurs net d'emploi mais touchés brutalement par d'énormes mutations (transitaires, aérien, maritime par exemple), resteront-ils épargnés dans l'avenir ? Aucun des secteurs des transports n'est à l'abri de profondes remises en cause dûes aux contraintes de la concurrence et aux exigences de modernisation du service public.

## **20 orientations pour l'action**

### ***Dans les transports, quel devenir professionnel ?***

#### **Métiers et images :**

- 1** Les meilleurs efforts de communication et de marketing ne peuvent suffire à transformer l'image des métiers des transports, jusque là plutôt médiocre. Ils doivent s'accompagner d'une politique déterminée d'amélioration des conditions de travail, et de revalorisation sensible des salaires de base, là où ils sont notoirement insuffisants, en particulier dans le transport routier de marchandises.

## Parcours professionnels

**2** Pour améliorer les perspectives de carrière, faciliter les évolutions vers de nouvelles fonctions, comme pour permettre les reconversions, il est impératif :

- de rehausser le niveau de formation générale ou professionnelle des recrutements, en harmonie avec la progression du système éducatif,
- de développer une polyvalence professionnelle minimale notamment dans les emplois de conduite, plus exposés aux risques d'inaptitude.

**3** Réviser les classifications dans les statuts et les conventions collectives afin de les moderniser, de favoriser la polyvalence professionnelle et de faciliter la progression des carrières notamment dans les emplois de conduite, en tenant compte de l'ancienneté acquise auprès des employeurs successifs de la branche.

Introduire des passerelles intermodales dans les grilles de classification afin d'ouvrir l'éventail des parcours professionnels possibles, en cohérence avec l'évolution plurimodale des opérateurs de transport.

## *Travailler dans les transports, dans quelles conditions ?*

### Organisation, coopération et management

**4** Faciliter l'implication des personnels, pour permettre l'adaptation des entreprises aux changements nécessaires et la modernisation du service public, suppose les mesures d'accompagnement suivantes :

- associer les salariés le plus en amont possible à l'élaboration des projets de l'entreprise, et à l'introduction des nouvelles technologies (ex. EDI, communication embarquée, Socrate, etc...),
- adapter la configuration et le fonctionnement des institutions du dialogue social aux nouveaux lieux et circuits de décisions dans les entreprises,
- négocier des contreparties aux qualifications et aux démarches professionnelles supplémentaires demandées aux salariés.

### Interface homme/environnement de travail

**5** L'introduction de nouveaux outils technologiques, des systèmes informatisés et de dispositifs de contrôle de trafic doit contribuer à l'amélioration des conditions de travail, et non à l'émergence de pénibilités nouvelles.

Pour ce faire, il faut veiller à :

- associer les utilisateurs à la conception des nouveaux outils, informatiques ou technologiques, en mettant à profit les travaux scientifiques existants ou en les suscitant, afin d'en améliorer l'ergonomie,
- adapter les conditions d'organisation des services et des unités de travail en cohérence avec ces nouveaux outils ou dispositifs technologiques, en vue d'éviter tout dysfonctionnement ou l'aggravation des conditions de travail,
- développer des actions de formation professionnelle continue qui tiennent compte, dans leur rythme et leur contenu, des capacités individuelles d'adaptation aux nouvelles techniques et des nouvelles formes d'organisation et de coopération déployées dans le travail,
- prévenir et pallier les incidences en termes de baisse de vigilance et de désintérêt au travail dues au développement des installations de surveillance et de régulation, afin de concilier sécurité des transports et qualité de vie au travail.

### **Rythme de vie, rythme de travail**

- 6** La gravité des contraintes des rythmes de travail spécifiques aux transports (durées de travail excessives et/ou atypisme des horaires), et les exigences de flexibilité dans les activités de transport, rendent incontournable une réponse négociée en termes d'organisation et de compensation, dans la branche, voire dans l'entreprise.
- 7** Les durées de travail dans les transports routiers, qui dépassent largement celles constatées dans les autres secteurs, mais aussi celles fixées par la réglementation spécifique au transport, portent préjudice aussi bien aux salariés qu'à l'ensemble de la profession. Leur réduction progressive constitue un objectif primordial. Des mesures organisationnelles peuvent y contribuer comme la dissociation du couple camion/conducteur.
- 8** Sans préjuger du résultat des négociations en cours sur la rémunération des temps, il faut insister sur le fait que la réduction de la durée du travail passe par un système d'enregistrement des temps, accepté et pratiqué. Il y va de l'intérêt des salariés qui en attendent un traitement équitable et de l'intérêt fondamental de la profession à assainir durablement le marché.
- 9** Un encadrement des conditions de travail des artisans et des non salariés, recherché par voie contractuelle ou réglementaire, pourrait contribuer à l'éradication de pratiques abusives en matière de durée de travail, qui tirent l'ensemble de la profession vers le bas et qui mettent en cause la sécurité de tous.

- 10** Limiter le plus possible le travail de nuit qui porte atteinte à la santé et qui accroît le risque d'accident en favorisant notamment toute forme d'organisation alternative ; s'il ne peut être évité, des compensations doivent lui être apportées.
- 11** Les sujétions résultant du travail en horaires incommodes ou alternants peuvent être allégées par une concertation décentralisée avec les intéressés, sur l'établissement des plannings de services, dans des formes adaptées aux spécificités d'exploitation des différentes entreprises.
- 12** La mobilisation complémentaire de formules de travail à temps partiel, s'adressant à des salariés qui en font le choix, peut permettre de construire un cadre d'organisation de la durée du travail, à l'échelle de l'entreprise ou de l'unité, plus cohérent avec le rythme de l'exploitation et globalement moins contraignant.

### ***Dans les transports, savoir vivre et travailler ensemble ?***

#### **Dialogue social**

- 13** Un dialogue social effectif et patient, traitant aussi bien des questions internes aux entreprises ou aux branches professionnelles, qu'à leur environnement économique, est le vecteur de la réussite de la modernisation sociale du secteur des transports.
- 14** Aider les plus petites entreprises à créer un bon climat de travail, facteur de la mobilisation du personnel, par le moyen de la formation aux relations humaines ou à la gestion de conflits, ou d'interventions légères de conseils, par le biais des organisations professionnelles ou autres.
- 15** Agir sur les facteurs matériels et psychologiques entravant la normalisation des relations sociales dans les entreprises moyennes et grandes, en donnant aux interlocuteurs les moyens de se comprendre, par des formations adaptées, et en aplanissant par la négociation les obstacles qui compliquent la tâche de représentation du personnel au sein d'un effectif roulant.
- 16** Mettre en cohérence les nouveaux lieux de pouvoir et les nouvelles unités décentralisées des entreprises avec la configuration des institutions de participation et de négociation sociale, conformément aux missions qui sont les leurs.
- 17** Il convient de revitaliser le niveau de la négociation de branche en renforçant les moyens des interlocuteurs, tant du côté patronal que syndical, et en redéfinissant le domaine de négociation qui lui incombe.



## Régulations publiques et professionnelles

- 18** Dans le cadre de la redistribution du jeu institutionnel entre l'Europe, l'Etat et les Régions, la régulation de la branche transport appelle la réaffirmation du rôle de l'Etat :
- d'une part, dans le domaine de ses attributions régaliennes (règles de concurrence loyale, sécurité, réglementation sociale ...) par une redéfinition réaliste des objectifs et des moyens de contrôle,
  - d'autre part, au moyen de la mise en place d'instruments de prospective, d'évaluation et d'observation économique et sociale, qui permettent d'éclairer l'horizon des partenaires sociaux et des opérateurs de transport.
- 19** La régulation sociale de la branche transport passe aussi par le développement du partenariat entre l'Etat, les collectivités publiques concernées et les différents acteurs économiques et sociaux, au niveau de la branche ou des grandes entreprises nationales. Ce partenariat est à négocier dans le cadre de contrats pluriannuels couvrant les principales orientations stratégiques de la branche ou d'une G.E.N.. Toute discontinuité dans la régulation serait évitée et une meilleure responsabilité des acteurs devrait en résulter.
- 20** L'importance croissante du contexte européen ouvre au dialogue social, à ce niveau, de nouveaux champs de réflexion ou de négociation sur les aspects sociaux des évolutions en matière d'organisation des transports, par exemple cabotage routier ou adaptation des chemins de fer communautaires.



