LISTE DES ANNEXES

Annexe 1
lettre de mission

Le Ministre de l'Equipement, des Transports et du Tourisme

Monsieur le Directeur Général,

Vous avez présidé dans le cadre du Commissariat général du Plan un groupe de travail sur la situation économique et sociale du transport routier de marchandises et m'en avez remis le rapport.

La situation dégradée qui est celle de ce secteur stratégique pour notre économie justifie que la recommandation centrale de ce rapport soit dès maintenant mise en œuvre. Elle consiste à définir avec tous les acteurs et les partenaires du transport routier de marchandises les objectifs et les modalités d'action économique et sociale permettant la mise au point d'un contrat de progrès.

Je vous demande, dans le cadre du Commissariat général du Plan, de conduire avec l'ensemble des acteurs du transport routier et de leurs partenaires, l'élaboration de ce dispositif. Les résultats de ces travaux alimenteront les négociations qui devront aboutir sous la conduite du Gouvernement à la conclusion d'un contrat de progrès.

Celui-ci permettrait à l'Etat dans le cadre des dispositions convenues, de mieux jouer son rôle de garant de la sécurité routière, de préciser davantage les règles de la concurrence et de faciliter le progrès économique et social, dans le respect de la performance globale du secteur et en prenant en compte le contexte européen.

De leur côté les organisations professionnelles pourront, sur la base des engagements conclus, s'impliquer plus étroitement dans un rôle d'aide aux entreprises qu'elles fédèrent, ainsi que dans l'organisation du marché.

Monsieur Georges DOBIAS
Ingénieur Général
Directeur Général de l'INRETS
2 Avenue du Général Malleret-Joinville
94114 ARCUEIL

.../...

Il en est de même des syndicats qui pourront défendre et améliorer les conditions sociales de leurs mandants dans le cadre d'une plus grande flexibilité de la gestion globale des ressources humaines et de meilleures qualifications professionnelles.

Enfin, les chargeurs prendront part à la recherche d'une meilleur qualité de prestation et à l'amélioration de la performance globale du système logistique.

Je souhaite que vous réunissiez le groupe de travail au plus vite et je procéderai, en présence du Commissaire au Plan, à son installation.

Pour le bon déroulement des travaux, propice à la sérénité des échanges, je vous demande de remettre vos propositions au début de l'année prochaine et, au plus tard, pour la fin du premier trimestre 1994.

Je les mettrai en œuvre dans les meilleurs délais, notamment celles qui imposent des modifications réglementaires.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur Général, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bernard BOSSON

Annexe 2

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN

COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL " CONTRAT DE PROGRES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES "

Président :

Monsieur Georges DOBIAS
Directeur Général de l'INRETS

Rapporteurs Généraux

Monsieur Philippe MALER
Direction des Transports Terrestres

Monsieur Gérard HALAUNBRENNER
Commissariat Général du Plan

Rapporteurs :

Monsieur Marc PAPINUTTI
INRETS

Yves BONDUELLE
Direction des Transports Terrestres

Monsieur Jacques LAPEYRE
Commissariat Général du Plan

Organisations professionnelles

Monsieur Georges DROUIN
Président de la CLTI (Chambres des Loueurs et des Transporteurs Industriels)

Monsieur Jean de CHAUVERON
Secretaire général de la CLTI

Monsieur René PETIT
Président de la F.N.T.R.
Fédération Nationale des Transports Routiers

Monsieur Hubert GHIGONIS
Délégué Général de la FNTR
Fédération Nationale des Transports Routiers

Monsieur Jean-Louis AMATO
Président de l'UNOSTRA
Union Nationale des Organisations Syndicales
des Transporteurs Routiers Automobiles

Monsieur Christian ROSE
Secrétaire national de l'UNOSTRA

Monsieur Claude LEROI
Président de la F.F.O.C.T.
Fédération Française des Organisateurs Commissionnaires
de Transport

Monsieur Jean CHABRERIE
Président Fédéral de la F.F.O.C.T.

Monsieur Pierre FRANJOU
Président de la FAR
Fédération des Affrêteurs Routiers

Monsieur Jean-Claude BERTHOD
Président du CLTL (Comité de liaison des organisations
professionnelles du Transport et de la Logistique)

Monsieur F. PERRIN-PELLETIER
Président du GETRA

Monsieur JEHAN DE MARNE
Président de l'UFT

Organisations Syndicales

Monsieur RUIZ
Secrétaire Fédéral de la Fédération Nationale
des Moyens de Transports CGT

Monsieur POLETTI
Président de la Fédération Nationale
CGT-FO des Transports

Monsieur LECŒUVRE
CGT-FO

Monsieur SALLABERT
Secrétaire Fédéral de l'Union des Fédérations
de la Route CFDT

Monsieur YVERNEAU
Secrétaire Fédéral CFDT Transports

Monsieur Antoine BOUTTE
Président de la Fédération des Syndicats
Chrétiens des Transports CFTC

Monsieur CAILLAUD
Secrétaire Confédéral de la Fédération Nationale
des Chauffeurs Routiers
Poids-Lourds et Assimilés

Madame Catherine FERRI
Vice-Présidente de la fédération des transports CGC

Organisations d'utilisateurs

Monsieur Jean CHAPON
Président de l'AUTF
Association des Utilisateurs de Transport de Fret

Monsieur RAIN
Association des Utilisateurs de Transport de Fret

Monsieur Jean-Marie DELQUIGNIES
Président de l'Union des Offices des Transports
et des Télécommunications (UOITC)

Monsieur CHOMEL
Groupement National des Hypermarchés

Conseil National des Transports

Monsieur SALMON-LEGAGNEUR
Président du Conseil National des Transports

Monsieur Jacques ROBERT
Secrétaire Général
Conseil National des Transports

Madame Germaine CROCHET
Secrétaire Générale Adjointe
Conseil National des Transports

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme

Madame IDRAC
Directeur des Transports Terrestres

Monsieur Jean-Pierre PUIG
Directeur de l'Observatoire Economique et Statistique
des Transports
Ministère de l'Equipement des Transports et du Tourisme

Monsieur Maurice GIRAULT
Observatoire Economique et Statistique des Transports

Monsieur Pierre JOUBERT
Inspecteur Général du Travail et
de la Main d'oeuvre des Transports

Monsieur SAADIA
Inspection Générale du Travail et
de la Main-d'œuvre des Transports

Administration des Finances

Monsieur Dominique BUREAU
Direction de la Prévision

Monsieur BONELLI
Direction Générale de la Concurrence
de la Consommation et de la Répression
des Fraudes

SGCI (M. De SILGI - Secrétaire Général)
Secrétariat Général du Comité Interministériel
pour les Questions de Coopération Economique
Européenne

Ministère du Travail

Monsieur François BRUN
Ministère du Travail
Direction des Relations du Travail

Ministère de la Justice

Madame COMBOT
Direction des Affaires Criminelles et des Grâces
Ministère de la Justice

Monsieur Jean-Claude DUMARETS
Substitut du Procureur de la République
au T G I de Nanterre

Commissariat Général du Plan

M. Michel MATHEU
Chef du Service de l'Energie et des Activités
Tertiaires

M. Pierre VANLERENBERGHE
Chef du Service des Affaires Sociales

Personnalités qualifiées

Monsieur BERNADET
Laboratoire d'Economie des Transports
M.R.A.S.H.

Monsieur SALINI
Université Paris Val de Marne

Annexe 3

Rapport provisoire

R A P P O R T

Depuis le dépôt de mon rapport précédent, la situation économique du transport de marchandises s'est dégradée sensiblement au premier semestre 1993 comme le montrent tous les indicateurs physiques (t.km transportées) et économiques (prix, situation des entreprises, licenciements).

Dans la plupart des segments de marché du transport routier de marchandises, la dégradation de la situation conjoncturelle des entreprises conduit celles-ci à adopter de plus en plus des attitudes illégales, notamment pour ce qui concerne la réglementation des temps de conduite et de repos et à reporter ces délits sur des sous-traitants, moins vulnérables en apparence et moins contrôlables.

Le cercle vicieux s'est donc confirmé, pour des raisons évidentes de survie à court terme des entreprises de transport routier de marchandises.

En raison de ce contexte particulièrement difficile, le groupe de travail a élaboré une série de propositions applicables à court terme qui peuvent être menées à l'initiative de la profession et/ou des pouvoirs publics.

L'objet de ces mesures est d'arrêter la dégradation du comportement des acteurs sur le marché et de préparer les conditions d'assainissement en vue de la reprise économique dans le transport routier de marchandises.

Ces orientations et propositions ont été préparées par quatre ateliers consacrés à :

- La création et le développement des entreprises -

- Le contrôle des réglementations -

- L'évolution sociale -

- La qualité et la productivité -

./...

Au cours des travaux, est intervenu le projet de loi quinquennale relatif au travail à l'emploi et la formation professionnelle. Un certain nombre de questions sociales abordées par le groupe de travail figurent dans le projet de loi, notamment le groupement d'employeurs, l'évolution du droit du travail et la formation professionnelle.

Les propositions du groupe devront nécessairement s'accrocher à la loi et il n'est donc pas possible de traiter ces questions pour le transport routier de marchandises sans connaître la loi.

Les quatre ateliers mentionnés ci-dessus ont élaboré des orientations ; celles-ci ont été rédigées en termes de propositions que le groupe de travail a examiné dans sa séance du 5 octobre 1993.

La liste des 31 propositions a été examinée au cours d'une discussion constructive et vive. Dans l'ensemble, la discussion a permis de valider, avec divers amendements, la plupart des fiches. Celles-ci figurent en annexe de ce très bref rapport. Les positions spécifiques de certains acteurs sont notées dans chaque fiche.

La discussion a cependant été très décevante pour la partie sociale et la plupart des fiches établies ont été réservées et ne sont pas reprises dans ce premier rapport. Ces orientations seront cependant poursuivies et reprises ultérieurement en améliorant les points durs de la discussion et en éliminant les ambiguïtés mises en évidence.

Concernant les problèmes de concurrence entre les entreprises privées et les entreprises publiques (SERNAM et Poste), les organisations syndicales ont exprimé unanimement leur opposition aux mesures d'ordre proposées, filialisation du SERNAM et assujettissement par la Poste au droit de timbre pour les colis de 10 kg et plus. La raison de cette opposition réside dans la crainte de la remise en cause du statut du cheminot pour le SERNAM et celle du service public de la Poste au profit des zones rurales, moins bien desservies par les entreprises privées. Le souci d'harmoniser les conditions de concurrence a cependant été approuvé par tous.

Enfin, la concertation engagée par le Ministre sur les questions européennes a été jugée très positive et le souhait émis de la voir pérenniser.

./...

La participation des représentants syndicaux aux réunions des commissions des sanctions administratives pose deux questions :

- leur protection juridique, à l'instar des juges aux tribunaux de prud'hommes, ce qui suppose un texte législatif,

- la prise en charge des frais de déplacement ; la prise en charge budgétaire étant exclue, la seule solution paraît être la prise en charge sur les crédits professionnels, en particulier par l'augmentation des cotisations assises sur les inscriptions des entreprises et la délivrance des autorisations qui financent déjà le Conseil National des Transports et une partie des fonctionnements des organismes consultatifs.

C'est donc, au total, 23 propositions qui vous sont soumises dans les fiches jointes pour décision.

Position de certains membres

du groupe de travail

FGTE FÉDÉRATION GÉNÉRALE DES TRANSPORTS ET DE L'ÉQUIPEMENT CFDT CFDT
BRANCHE ROUTE
47/49, avenue Simon Bolivar 75950 PARIS CEDEX 19

Annexe 4.1

Réf. Contrat de Progrès

M. le Président DOBIAS

COMMISSARIAT GERERAL AU PLAN

Paris, le 4 mars 1994

Monsieur le Président,

Au moment où vous allez remettre à M. le Ministre des Transports ce qui a été appelé le Contrat de progrès du Transport routier de marchandises, nous voudrions tout d'abord vous remercier pour le travail méthodique et persévérant que vous avez poursuivi avec ténacité depuis le mois de juillet 1992.
La mise au point de ce Contrat de progrès décidé en juin 1993 a suscité des prises de position très souvent contradictoires. Nous vous félicitons que, malgré les écueils, vous puissiez présenter maintenant la deuxième partie de ce rapport sur lequel nous portons un jugement positif. Vous avez su trouver un point d'équilibre qui constituera la base de discussions ultérieures entre les différents partenaires : Etat, organisations patronales et syndicales.
A notre grand regret, le "contrat" n'existe pas encore. Nous avons déploré plusieurs fois, dans les débats, le manque de volonté patronale d'aboutir. Nous ne saurions souscrire au jugement d'une grande organisation patronale lu récemment dans la presse patronale : un rapport plus coercitif que consensuel.
Le silence de la partie patronale sur des engagements fermes nous conduit à douter de l'issue des nombreuses propositions excellentes contenues dans votre rapport. Contrairement à votre premier rapport, il n'y a pas un consensus global. Il sera donc nécessaire que l'Etat intervienne de tout son poids dans les toutes prochaines négociations pour que la désillusion des organisations syndicales, et particulièrement la nôtre, ne succède pas à un certain espoir.
Nous sommes, certes, bien conscients des obstacles au progrès social, particulièrement à cause de la situation économique et de la difficulté des entreprises de transport à négocier des prix permettant le respect des réglementations sociales. M. Bosson promettait néanmoins le 13 décembre : "Le contrat de progrès comportera un volet social à la hauteur de l'enjeu et des dysfonctionnements constatés." Au conditionnel de la plupart des Fiches que vous allez remettre doit succéder le futur des engagements réciproques et des décisions.
Comme nous vous l'avons plusieurs fois exprimé, il ne pourra y avoir de contrat de progrès sans progrès social. Et il n'y aura pas de progrès social sans accords contractuels dûment signés et un engagement ferme de l'Etat par des Lois, Décrets et Circulaires. Le peu d'empressement de la partie patronale, les refus déjà exprimés par certains employeurs, doivent conduire l'Etat à prévoir des sanctions dissuasives. La CFDT ne saurait en effet admettre des aides de l'Etat aux entreprises sans résultat mesurable pour les salariés.

Téléphone :
(1) 42.06.21.21
(1) 42.02.48.88

Télécopie :
(1) 42.02.49.96

Affiliée à l'I.T.F.

La mise en oeuvre de toutes les fiches conduirait à une amélioration radicale des conditions sociales, spécialement des conducteurs du transport routier de marchandises : formation professionnelle initiale et continue, rénovation des classifications, des salaires de professionnels, respect habituel des réglementations et, ce qui est primordial dans la période actuelle, diminution significative du temps de travail, créations d'emploi. La CFDT, quant à elle, est prête à saisir l'opportunité de la négociation.

Sans entrer dans le détail de toutes les fiches, nous soulignons dès maintenant des réserves et approbations :

Fiche 24 :
Nous sommes opposés à des accords collectifs qui seraient négociés directement avec des délégués du personnel ou surtout avec le personnel sans représentants du personnel.
Les accords d'entreprise doivent se situer dans un cadre préalablement délimité au niveau de la Branche.
Dans la partie Initiative 1er tiret. Nous lisons : "Les conducteurs *devront* disposer d'un document-type..."

Fiche 25 :
Nous regretterions que soit abandonnée une formation obligatoire de huit semaines pour tout nouveau conducteur.

Fiche 28 :
Le premier paragraphe est ambigu dans la mesure où il met une équation entre réduction de la durée de travail et réduction salariale.
Contrat à temps partiel : Nous sommes opposés à des contrats à temps partiel qui ne seraient pas à l'initiative des conducteurs. Dans le transport routier de voyageurs, le temps partiel a créé des salariés permanents avec des rémunérations proches du RMI.

Fiche 29 :
Nous ne voudrions pas que des mesures temporaires soient synonymes de déreglementation et dans certaines entreprises d'allongement de la durée de travail.
La durée moyenne de temps de service prévue dans le Décret 83-40 ne doit pas être modifiée.
Des sanctions exemplaires doivent être prévues avant les deux ans pour tout dépassement des 60 heures.
L'efficacité de la mise en oeuvre suppose une augmentation spectaculaire des contrôles. L'Etat en a-t-il la volonté et les moyens ?

Fiche 33 :
Nous ne partageons pas l'idée que l'augmentation des tonnages profiterait au social.
Nous sommes spécialement attentifs aux conditions de freinage des véhicules de 44 t, à la puissance du tracteur par rapport à la remorque.

Fiche 37 :
Les documents de transports (feuille de route, ordre de mission), volontairement non signés par transporteurs et chargeurs leur permettent de se décharger sur les conducteurs de responsabilités non assumées.

Fiche 38 :
L'approche multi-modale est complètement absente.

Nous nous félicitons enfin de la page 7 de votre rapport sur les moyens des organisations syndicales. Nous vous serions grè d'insister sur ce point auprès de M. Bosson. Chacun sait que les réglementations sont mieux appliquées là où les organisations syndicales sont présentes. Et vous connaissez leur faiblesse dans ce secteur professionnel.

Vous avez bien mis en lumière ce qui faisait obstacle au progrès social. Nous souhaitons maintenant que la volonté des uns et des autres se traduise dans les faits.

Veuillez agréer, monsieur le président, l'expression de nos sentiments distingués.

Le secrétaire fédéral :

François Yverneau

FEDERATION NATIONALE DES CHAUFFEURS ROUTIERS

POIDS LOURDS ET ASSIMILES

Fondée le 2-12-47 sous le numéro 10.082

Annexe 4.2

N/Réf. MC/AD
Objet : Contrat de Progrès

Monsieur Georges DOBIAS
Président du Groupe de Travail
"Contrat de Progrès"
Commissariat Général au Plan

Ivry, le 8 mars 1994

Monsieur le Président,

Arrivé au terme de sa mission, le groupe de travail dont vous aviez la charge va, par l'intermédiaire d'une série de projets, proposer au Ministre des Transports la création ou l'évolution de texte législatif et réglementaire régissant l'activité du transport routier de marchandises.

Les mesures proposées dans les différentes fiches sont, pour ce qui nous concerne, globalement satisfaisantes bien que certaines n'allant pas assez loin en laissant trop de champs et par conséquent de difficultés à la négociation conventionnelle en particulier en ce qui concerne la durée du travail et sa réduction ainsi que la rémunération des personnels au travers d'une convention collective réputée pour son obsolescence.

La crainte que nous avons, c'est que les organisations patronales n'aient pas la volonté suffisante pour que le volet social qui sera renvoyé aux partenaires sociaux n'aboutisse et par conséquent laisse en l'état la situation de désespérance des conducteurs tant sur le plan social et familial qu'au niveau des conditions de travail qui leur sont imposées et pour lesquelles ils sont les vecteurs involontaires d'insécurité au regard des autres usagers de la route.

Les gains de productivité espérés par les transporteurs au travers d'une augmentation des poids et dimensions ainsi qu'un carburant professionnel ne doivent pas être la contre-partie d'une amélioration de la situation sociale des salariés et de la sécurité routière.

En ce qui concerne la reconnaissance de la qualification et de la formation professionnelle des conducteurs routiers, nous pensons que les initiatives prises dans les différentes fiches vont dans le bon sens, notre Organisation considérant qu'un système de "carte professionnelle" matérialisant la qualification ou l'expérience serait un gage pour la sécurité routière et un frein à l'emploi de personnel qui ne seront jamais des professionnels et qui n'ont, par conséquent, rien à faire dans le secteur du transport routier.

.../...

3 bis, rue Maurice Grandcoing - 94200 IVRY-SUR-SEINE - Tél. : (1) 46.58.52.11 - Fax : (1) 46.58.41.22

.../...

Notre Organisation ayant largement participé aux travaux du groupe, nous sommes par conséquent, d'accord globalement avec les propositions que vous allez remettre à Monsieur le Ministre des Transports. Toutefois, nous vous rappelons nos observations et suggestions concernant les fiches suivantes :

FICHE 24 :

Pour que cette mesure puisse s'appliquer efficacement, il est nécessaire qu'une récapitulation hebdomadaire des temps de travail soit annexée à la feuille de paye pour vérifier la réalité de la rémunération et des repos compensateurs avec ces temps.

Prévoir une sanction dissuasive (financière) pour tout employeur qui ne permettrait pas au salarié d'avoir accès à ses disques ou qui les ferait disparaitre.

Pour les entreprises de moins de 50 salariés où il existe une institution représentative du personnel (Délégué du Personnel), application du 4ème alinéa de l'Article L.412-11 du Code du Travail qui permet à un délégué du personnel d'êtredélégué syndical pourla durée de son mandat électif, par conséquent mandaté par une organisation syndicale pouvant ainsi conclure un accord d'entreprise.

Nous sommes totalement opposés à ce qu'une possibilité soit donnée aux entreprises de conclure des accords d'entreprises soit avec les délégués du personnel, soit directement avec les salariés eux-mêmes trop dépendants de l'employeur.

FICHE 25 :

la formation initiale des conducteurs prévue par cette fiche est certainement un élément important pour une plus grande sécurité des poids lourds dans le trafic routier. Encore faut-il que la durée de cette formation soit suffisamment longue (8 semaines) et pour la conduite de véhicules supérieurs à 5 tonnes au lieu de 19 tonnes prévus.

FICHE 26 :

Bonne mesure à condition que la durée soit au minimum de 3 jours et tous les ans. Serait une excellente remise à niveau et éviterait certainement un grand nombre de mauvaises habitudes ou d'infractions aux conducteurs et serait une mesure d'économie pour les entreprises et les salariés.

FICHE 27 :

Bien qu'un accord conventionnel nous semble difficile à réaliser à l'heure actuelle et en étant d'accord avec le contenu de la fiche 27, il est impensable que des accords d'entreprises puissent être envisagés pour adapter des classifications nouvelles aux particularités de chaque entreprises.

En cas de difficultés d'application, les Inspecteurs du Travail du Transport sont compétents pour arbitrer ainsi que la Commission Nationale d'Interprétation et de Conciliation de la Convention Collective.

FICHE 28 :

Le parallelisme qui est fait en introduction de cette fiche est, en ce qui nous concerne, inacceptable. La réduction progressive de la durée du travail ne peut s'accompagner de réduction de salaire étant entendu que les heures qui ont toujours été faites par les conducteurs au delà de la durée réglementaire n'ont jamais été rémunérées.

.../...

.../...

L'incitation faite aux entreprises de recourir au temps partiel nous parait dangereux par le fait même que la multiplication des contrats de ce type ne peut qu'augmenter le nombre de personnes en situation financière difficile, pousser les entreprises à embaucher des conducteurs professionnels au niveau du SMIC et ainsi en faire la régle au niveau des salaires minima de la branche.

Les partenaires sociaux du transports (commission paritaire) devront être associé à la recherche de modalités d'application de la loi quinquennale dans le transport routier conjointement aux ministères concernés.

La Caisse de Retraite CARCEPT ne doit en aucun cas être sollicitée pour la mise en oeuvre de cette fiche, la CARCEPT ayant pour objectif de faire de la prévoyance et de la retraite.

FICHE 29 :

Autant nous pouvons être d'accord sur les périodes préconisées pour une réduction programmée de la durée du travail, autant nous sommes réticents voire opposés à toute augmentation des maxima horaires autorisés ainsi qu'à tout décompte pour partie des temps à disposition qui doivent être pris dans leur entier et rémunérés comme temps de travail.

Nous souhaitons que le controle de la durée du travail soit fait dans deux cas : à la semaine et au mois.

Le Ministère des Tranpsorts doit mettre en oeuvre les moyens financièrs et matériels suffisant pour que l'Inspection du Travail des Transports et les services de controle de l'Equipement puissent accomplir leur mission dans de bonnes conditions et avec plus d'efficacité.

Des sanctions exemplaires devront être prises pour les entreprises qui se mettront délibérement et régulièrement hors la loi.

FICHE 33 :

Bien que pas favorable à l'augmentation du tonnage car l'inquiétude voire la peur des usagers de la route face au gigantisme croissant des poids lourds est compréhensible, nous proposerions 44 T à la condition que ce soit avec 6 essieux (tendance CEE) et freinage électrique ou A.B.S. obligatoire. D'accord pour un dispositif de controle automatique des longueurs des ensembles routiers ainsi que de la hauteur à 4,20 M maximum. Ces mesures permettraient d'éviter bon nombre d'accidents qui sont souvent mortels.

Il est pour nous évident que le tonnage de la remorque doit conditionner la puissance minimale du véhicule servant à tracter.

FICHE 35 :

D'accord globalement avec le contenu de cette fiche, les Organisations Syndicales devant être associées aux travaux du groupe de travail.

FICHE 38 :

Réaliser sur les axes autoroutiers des structures d'accueil (genre gares routières) et en périphérie des grandes villes, PARIS en particulier. Les conducteurs ayant à livrer le lendemain ne trouvent aucune possibilité de stationner, de se restaurer et d'être hébergés à moins de 30 Kms de la capitale.

FICHE 40 :

Introduire dans la rédaction de cette fiche l'analyse du comportement social de l'entreprise dans les trois dernières années et vérifier que les salariés ainsi licenciés ont tous bien été servis dans l'ensemble de leurs droits.

.../...

.../...

FICHE 41 :

Il y a semble-t-il une contradiction dans cette fiche du fait que l'on parle d'entreprise de moins de 50 salariés et en même temps de C.H.S.C.T. qui n'existent pas dans ces entreprises.

Tout ce qui peut être fait pour améliorer la sécurité dans les petites entreprises doit être tenté.

FICHE 42 :

D'accord avec la création de tels observatoires à condition que les Organisations Syndicales y soient représentées, qu'elles y désignent les représentants de leur choix et qu'on leur donne les moyens financiers et matériels.

FICHES 43 - 44 - 45 :

D'accord à condition qu'elles aient une application concrête sur le terrain et dans les délais les plus courts car elles risquent d'arriver trop tard.

Dans ces quelques pages, nous avons essayé de résumer notre position au regard des dernières fiches et travaux qui ont eu lieu.

Nous tenons à vous remercier du concours que vous avez apporté à un secteur d'activité en désespérance.

Quellles que soient les suites qui seront données à ces travaux, les idées et les pistes qui ont été dégagées devraient à plus ou moins longue échéance, selon la volonté des uns et des autres, aboutir à améliorer la situation du transport.

Souhaitons humblement y avoir participé.

Très sincèrement,

Michel CAILLAUD

Secrétaire Confédéral

Annexe 4.3

UFT

UNION DES FÉDÉRATIONS DE TRANSPORT
63, av. de Villiers 75017 Paris - Tél. : 47 66 49 68 Télécopie 46 22 25 60

Monsieur DOBIAS
INRETS
2 Avenue du Général Malleret Joinville
94110 ARCUEIL CEDEX

Paris , le 24 Février 1994

Monsieur le Directeur Général ,

Vous voudrez bien trouver , ci-joint , les propositions de rédaction de l'UFT concernant les fiches 24 , 25 , 26 et 29 , en réponse à votre dossier du 21 février 1994 .

Nous vous souhaitons bonne réception de ces documents et restons à votre disposition pour tout échange concernant leur contenu .

Veuillez croire , Monsieur le Directeur Général , à l'assurance de mes meilleurs sentiments .

Le Secrétaire Général

Philippe CHOUTET

PROPOSITION DE REDACTION
DE
L'UNION DES FEDERATIONS DE TRANSPORT

CONTRAT DE PROGRES
DANS LE
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

FICHE 24 22 Février 1994

DECOMPTE DES TEMPS ET BULLETIN DE SALAIRE

OBJET DE LA MESURE

Le caractère excessif des durées de service de certains conducteurs dans le transport routier, en particulier à longue distance, reconnu par tous se conjugue avec la revendication de voir rémunérer l'intégralité des temps passés au service de l'employeur, ***tels qu'ils sont définis dans la Fiche 29***

DESCRIPTION DE LA MESURE

Le décompte de la durée du travail dans le bulletin de paie, tel que prévu au R.143-2-5° du code du travail, apparaît inadapté dans le cas du transport routier. Il devra donc être complété afin de faire apparaître, ainsi qu'enregistrés sur les disques de chronotachygraphe, les temps de conduite et les autres temps, dans leur récapitulation mensuelle. ***sous réserve des modalités à préciser par l'Accord de branche visé ci-après***

La manipulation du sélecteur de temps du chronotachygraphe doit être la règle pour tous. promue par les employeurs et les représentants des salariés ; son absence devra être sanctionnée comme prévu réglementairement dès lors qu'elle apparaît être systématique. Par ailleurs les conducteurs doivent avoir libre accès à leurs disques que doit conserver l'entreprise (article 14 du règlement CEE 3821-85).

Un accord de branche sera établi. complété éventuellement par des accords d'entreprise ou d'établissement fondés sur la prise en compte objective et personnalisée des temps autres que la conduite et déposés auprès de l'inspection du travail transports.

A défaut d'accord d'entreprise ou d'établissement, des accords ayant le même objet pourront être passés dans les entreprises ou établissements avec une majorité des personnels concernés après avis des représentants du personnel (D.P. ou C.E.) , s'ils existent ; ces accords feront l'objet d'un dépôt auprès de l'inspection du travail Transport.

INITIATIVE

Par proposition des partenaires sociaux auprès de la commission paritaire de la CCNTR :

- Les conducteurs pourront disposer d'un document-type leur permettant de relever précisément les durées réelles d'activités exercées et les aléas rencontrés ; pour ce faire ils ont libre accès à leurs disques et peuvent en prendre photocopie.

- Un bulletin de paie-type sera mis au point pour les conducteurs, reprenant, outre les informations requises par le code du travail, l'indication séparée de la durée totale de conduite et des autres temps passés au service de l'employeur (par référence au mode de décompte retenu) ***tels qu'ils sont définis dans la Fiche 29***

MODE DE REALISATION

Ces mesures devront être adoptées par accord en même temps que celles proposées à la fiche n° 29. Les institutions représentatives du personnel et les organisations syndicales seront associées à la mise au point et au suivi de ces mesures dans le cadre de la convention collective.

~~Les entreprises qui n'appliqueront pas ces mesures seront sanctionnées de manière exemplaire.~~

DELAI D'APPLICATION

1er semestre 1994

PROPOSITION DE REDACTION
DE
L'UNION DES FEDERATIONS DE TRANSPORT

CONTRAT DE PROGRES
DANS LE
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

22 Février 1994

FICHE 25

FORMATION INITIALE DES CONDUCTEURS ROUTIERS

OBJET DE LA MESURE

Parmi les conducteurs nombreux sont ceux qui ne possèdent aucune qualification professionnelle véritable sanctionnée par un diplôme de CAP ou CFP.

La seule exigence du permis de conduire, si elle est nécessaire, n'est pas suffisante pour exercer le métier de conducteur routier dans des conditions professionnelles les plus satisfaisantes pour les intéressés, les entreprises ou la sécurité routière.

Compte tenu du nombre de conducteurs entrant annuellement dans la profession soit environ 15 000 conducteurs formés par les différents organismes de formation, en formation initiale ou continue, il reste près de 10 000 personnes à former chaque année pour le seul transport pour compte d'autrui.

Cette situation doit s'améliorer en France, notamment dans le cadre d'une poursuite du développement de la formation professionnelle initiale, dans la perspective de meilleures conditions de sécurité.

DESCRIPTION DE LA MESURE

En complément des obligations règlementaires, les entreprises feront en sorte que tout conducteur nouvellement embauché puisse répondre à une exigence minimale de qualification pour occuper un emploi de conducteur professionnel.

A ce titre les dispositions à convenir entre les partenaires sociaux devraient viser :

- soit à embaucher prioritairement les conducteurs ayant reçu une formation initiale diplômante (CAP, BEP, BAC Pro) acquise par la voie de la formation à temps plein dans les centres ou écoles professionnelles, ou par la voie de l'apprentissage ;

- soit à recruter des jeunes de moins de 26 ans dans le cadre de contrats de qualification débouchant sur l'acquisition d'une qualification (diplômes ou certificat de qualification pour des emplois reconnus par la convention collective).

- soit à faire donner par les entreprises une formation professionnelle minimale aux nouveaux embauchés n'ayant pas eu de formation initiale préalable au-delà du permis de conduire.

1. Une telle formation minimale comprendrait au moins :

- un perfectionnement à la conduite professionnelle en situation réelle au poste de travail avec accompagnateur (tuteur, moniteur d'entreprise), axé sur les règles de sécurité ;

- une formation à la prévention des accidents de travail en circulation et à l'arrêt.

Pourrait s'y ajouter :

- une formation complémentaire spécifique liée au type d'emplois de conduite (matières dangereuses, denrées périssables, transport international, ...).

2. La durée de cette formation serait de une à quatre semaines selon les modules de formation retenus et les modalités de recrutement (contrat de travail de droit commun ou contrat d'insertion professionnelle).

3- La formation serait assurée selon les caractéristiques et les possibilités des entreprises :

- soit dans des centres de formation agréés ;

- soit dans les entreprises lorsque ces dernières disposent d'un centre agréé de formation identifié et structuré ;

- soit simultanément dans des centres de formation et par des moniteurs d'entreprise sous contrôle de ces centres.

4. Cette formation initiale donnerait lieu à la délivrance d'un certificat par les organismes de formation, lequel pourrait constituer une unité de valeur d'un diplôme professionnel.

5. La mise en oeuvre de cette formation ne devant pas entraîner de charges financières supplémentaires pour les entreprises serait assurée par un financement provenant :

- de la taxe d'apprentissage disponible dans la mesure des possibilités règlementaires ;

- de la contribution mutualisée de formation par alternance ;

- d' une quote part de la taxe parafiscale pour le développement de la formation (maintien d'une mesure incitatrice pour les entreprises) ;

- d'une contribution des budgets régionaux ;

- de la contribution formation continue des entreprises ;

- et d'une aide spécifique de l'Etat.

Les dispositions de la présente fiche sont arrêtées à titre expérimental, étant convenu que les partenaires sociaux feront, dans un délai de trois ans à compter de l'entrée en application de l'accord, un bilan :

- de l'évolution du niveau de formation des nouveaux embauchés (flux de sortie des écoles et des centres de formation, nombre de contrats de qualification ou d'insertion professionnelle, nombre et durée des actions de formation de perfectionnement à la conduite) ;

- des conditions de généralisation des dispositifs et des modifications éventuelles à y apporter.

De telles dispositions devraient être adaptées pour les rendre applicables aux conducteurs pour compte propre et aux artisans (module complémentaire à l'attestation de capacité)

INITIATIVE

. Accord entre les partenaires sociaux

. Texte règlementaire pris en concertation avec les partenaires sociaux et en liaison avec la D S C R, et s'inspirant du dispositif contractuel afin de rendre ces mesures incitatives applicables aux conducteurs pour compte propre et aux artisans.

MODE DE REALISATION

Six mois pour l'accord entre les partenaires sociaux et l'adoption du texte règlementaire.

PROPOSITION DE REDACTION
DE
L'UNION DES FEDERATIONS DE TRANSPORT

CONTRAT DE PROGRES
DANS LE
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

FICHE 26 22 Février 1994

DEVELOPPEMENT DE LA FORMATION CONTINUE DANS LES TRANSPORTS

OBJET DE LA MESURE

Au delà de l'insuffisance de formation initiale qualifiante des conducteurs routiers, on constate une difficulté très réelle à développer la formation professionnelle continue dans ce secteur.

Des progrès dans ce domaine contribueraient à l'amélioration de la sécurité, de l'image de marque de la profession, et des besoins quantitatifs et qualitatifs des entreprises.

Le développement de la formation initiale décrit dans la fiche n° 25 devrait être assorti de possibilités de promotion en faveur des conducteurs déjà dans la profession afin de leur permettre d'accéder aux mêmes niveaux de qualification et de bénéficier de grilles de salaires identiques. Par ailleurs une formation obligatoire devrait au minimum être axée sur un rappel annuel des conditions de sécurité.

DESCRIPTION DE LA MESURE

1) Une "formation sécurité" doit être obligatoirement suivie par tous les conducteurs poids lourds (au-delà de 3,5 tonnes) aussi bien pour compte d'autrui que pour compte propre, y compris les artisans.

Cette "formation sécurité", d'une durée minimale de 3 jours consécutifs ou de 5 jours non consécutifs sur toute période de 5 années consécutives, doit comporter un stage professionnel de perfectionnement aux techniques de conduite et une sensibilisation à la sécurité routière.

Le suivi de cette "formation sécurité" donne lieu à la délivrance d'une attestation dont la validité ne peut pas excéder 5 ans (régime équivalent à celui prévu pour les attestations "matières dangereuses").

a) Pour les conducteurs en exercice, cette "formation sécurité" est dispensée :

- *soit dans des centres de formation agréés extérieurs à l'entreprise,*

- soit par des formateurs agréés de centres de formation d'entreprise lorsqu'ils sont identifiés et structurés,

- soit par des moniteurs d'entreprise, sous contrôle des centres de formation agréés extérieurs à l'entreprise.

Les conditions d'agrément des centres, des formateurs, ou des moniteurs sont à déterminer par les partenaires sociaux en liaison avec les pouvoirs publics compte tenu du caractère obligatoire de la mesure.

b) Pour les détenteurs d'un permis de conduire poids lourds n'exerçant pas l'activité de conducteur à titre professionnel, il conviendrait d'adapter ce dispositif dont la finalité est de vérifier que tout conducteur professionnel a effectivement suivi une action de "formation sécurité" depuis moins de 5 ans ou à sa date d'entrée dans l'entreprise.

Cette "formation sécurité" serait financée sur la contribution de formation continue et dispensée dans des centres de formation agréés.

2) Tout conducteur en exercice pourrait se porter volontaire pour bénéficier, en accord avec l'employeur, d'un stage de remise à niveau d'une durée de 3 semaines - ou 120 heures - organisé par unités capitalisables sur 2 ans et dispensé par modules de 1 ou 2 jours.

Sous réserve de pouvoir justifier, par ailleurs, de 5 années d'expérience professionnelle de conduite dans la branche et d'au moins une année d'ancienneté dans l'entreprise, cette formation "remise à niveau" serait considérée comme équivalente à la formation minimale diplômante ou qualifiante.

Cette formation pourrait intégrer la "formation sécurité" obligatoire, visée au § 1 ci-dessus.

INITIATIVE

Partenaires sociaux, en particulier sur le contenu et les modalités de validation de ces formations (agrément des formateurs, moniteurs ou entreprises)

MODE DE REALISATION

Mesure n° 1 : Entrée en vigueur immédiate par intégration dans la CCNTR

Mesure n° 2 : Coordination dans le temps avec la mesure prise en faveur de la formation initiale pour les conducteurs *professionnels (Fiche 25)*

Le financement de ces mesures doit être assuré dans le cadre de la formation professionnelle

PROPOSITION DE REDACTION
DE
L'UNION DES FEDERATIONS DE TRANSPORT

CONTRAT DE PROGRES
DANS LE
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

FICHE 29 22 Février 1994

REDUCTION DES TEMPS *DE SERVICE* DES CONDUCTEURS ROUTIERS

OBJET DE LA MESURE

Les temps de service (temps de conduite et autres temps) des conducteurs routiers effectuant des transports à longue distance sans retour quotidien au domicile dépassent pour certains trafics les seuils réglementaires et peuvent atteindre des durées dépassant nettement 60 heures sur une semaine isolée ***pour atteindre 65 à 70 heures.***

L'objet de la mesure est de ramener par étapes successives la situation actuelle qui est contraire à la sécurité, à un objectif de ***5 0*** heures en moyenne sur 12 semaines, ce qui suppose l'harmonisation du règlement communautaire sur cette base. Certaines organisations syndicales préféreraient, pour des raisons de simplicité, un calcul sur 4 semaines ou une base mensuelle.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Il s'agit de prévoir une réduction programmée des temps ***de service*** des conducteurs (en priorité ceux effectuant des transports à longue distance) à partir d'une première étape destinée à établir la transparence des conditions réelles d'emploi, à partir d'un bulletin de salaire rénové (cf. fiche 24). ~~Pour les conducteurs avec retour quotidien à l'entreprise, les normes de 46 heures en moyenne, exceptionnellement 48 heures, doivent s'appliquer~~.

La première étape, d'une durée de ***12*** mois, consiste à mettre en place dans les entreprises le nouveau bulletin de salaire adapté aux conducteurs, faisant apparaître les durées réelles de temps de service sur la base desquelles sont fixées les rémunérations.

La seconde étape, d'une durée de ***12*** mois, à pour objectif de ramener pour toute semaine isolée, la limite maximale observée à 60 heures par l'action conjointe de la Profession et du Ministère des Transports.

Au terme d'une troisième étape, le seuil maximal de la durée hebdomadaire de temps de service serait ramené à 56 heures sur une semaine isolée et la moyenne fixée à 50 heures sur 12 semaines, sous réserve de l'harmonisation du règlement communautaire sur ces bases.

.../...

Afin de parvenir aux objectifs de réduction de la durée moyenne des temps globaux d'activité sur le mois ou l'année, les partenaires sociaux définiront, en application de la loi quinquennale, des règles et des modalités de prise effective de repos compensateur des heures supplémentaires, spécifiques au secteur d'activité, proportionnellement au temps ***de service*** effectue. Le plafond des heures supplémentaires ***sera à adapter aux durées maximales des temps de service prévues dans les différentes étapes.***

INITIATIVE

Accord conventionnel, en application du Contrat de progrès, faisant l'objet d'un arrêté d'extension.

Dispositif réglementaire adapté à l'accord conventionnel préalable pour ce qui concerne la prise des repos compensateurs, et éventuellement pour pallier à l'absence d'harmonisation communautaire de la durée du travail dans le transport routier.

Des modalités d'application et un calendrier devront être arrêtés dans l'accord conventionnel afin de permettre aux entreprises de faire face aux surcoûts qui résulteront de l'ensemble des dispositions de la fiche.

MODE DE REALISATION

Information des entreprises et des salariés au début de la première étape d'instauration dans la transparence du décompte des heures réelles de service.

Concentration du contrôle pendant la première étape sur la mise en place du bulletin de salaire rénové et du décompte reel des temps ***de service (temps de conduite et*** autres temps) et avec avertissement puis sanctions exemplaires pour les entreprises dont la situation s'écarte de la moyenne.

Action conjointe des organisations professionnelles, syndicales et de l'Etat pour des actions d'information ; pour l'Etat, action de contrôle et sanctions, pour atteindre les objectifs fixés.

Aide de l'Etat, dans le cadre de la loi quinquennale relative à l'emploi, pour les nouvelles embauches résultant de la diminution du temps réel de service.

Aide de l'Etat pour ameliorer la gestion sociale par les FRAC.

Reprise de la discussion, à Bruxelles, du mémorandum social présenté par le Gouvernement français et de la proposition, contenue dans le livre blanc de la Commission de l'Union Européenne relative à la politique commune des transports, de modification du règlement sur les temps de conduite et de repos afin d'harmoniser les conditions de travail dans le transport routier entre pays membres de l'Union européenne. L'objectif consiste à définir la future directive relative au temps de travail et le règlement communautaire sur les temps de conduite et de repos, de manière à ce que les deux dispositions soient cohérentes entre elles et applicables à tous.

CLTI

Annexe 4.4

le 3 mars 1994

Monsieur Georges DOBIAS
Président du groupe de travail Transport
Commissariat général du Plan
18 rue du Martignac
75007 PARIS

Monsieur le Président,

Le Conseil national de notre organisation a procédé à un examen approfondi du projet de rapport du groupe de travail du Plan sur la situation économique et sociale du transport routier de marchandises, ainsi que des fiches 24 à 46 qui lui sont jointes.

Sans méconnaître l'importance des travaux du Groupe , ni l'intérêt que présentent nombre des propositions formulées, la CLTI ne peut souscrire à l'ensemble du rapport et, par conséquent, s'engager dans la signature d'un "contrat de progrès" sur les bases de ce texte.

La position de la CLTI s'appuie sur six considérations générales et elle est complétée par des observations sur les fiches.

a) Considérations générales

1 - Tout réel progrès dans les conditions d'exercice du transport routier de marchandises suppose que l'Etat joue pleinement son rôle régalien en matière de respect des règles de sécurité et d'assainissement de la profession.

C'est pourquoi la CLTI a approuvé pleinement les premières propositions du groupe de travail, que le ministre des Transports a reprises dans les seize mesures d'urgence.

Certes les effets de ces mesures ne peuvent être immédiats, d'autant que plusieurs d'entre elles ne pourront être mises en oeuvre que dans le cadre de dispositions législatives ou réglementaires.

Notre Conseil n'en est pas moins inquiet de voir se perpétuer des pratiques inadmissibles en matière de vitesse, de surcharge et de temps de conduite, alors que les entreprises organisées - quelle que soit leur taille - sont l'objet de contrôles de plus en plus nombreux et sanctionnées de plus en plus lourdement pour des fautes vénielles . Des exemples récents montrent que les dépassements de vitesse sur autoroutes - comme le prouve le test effectué par la Commission d'enquête sur l'accident de l'autoroute A 10 - ne sont pas réellement combattus, pas plus que ne le sont les horaires excessifs imposés par les marchés de l'agro-alimentaire ou par la grande distribution.

2 - Les deux volets du rapport - volet social et volet économique - sont complètement déséquilibrés.

L'application des mesures sociales conduirait, selon le rapport, à une augmentation de 10 à 15 % des coûts de production du transport, mais on ne voit pas comment le "marché " pourra absorber cette hausse des coûts, alors que la conjoncture déflationniste provoque au contraire une diminution des prix de vente.

Le projet de rapport ne méconnait pas cet aspect essentiel, mais il est tout à fait illusoire de penser que l'on pourra améliorer les choses par une "information approfondie des chargeurs", par l'établissement d'argumentaires ou par des campagnes d'information.

Chambre des Loueurs et Transporteurs Industriels
DE VEHICULES ROUTIERS
30 rue Eugène-Flachat 75017 Paris
Tél (1) 43 80 64 18 Tlx 640 153 Fax (1) 47 63 79 33

Plus généralement, les fiches du volet économique constituent un ensemble hétéroclite, dont la portée est difficile à mesurer et en tout état de cause sans commune mesure avec le coût social envisagé.

Enfin, on peut regretter que le rapport se fonde trop exclusivement sur le transport à grande distance, ce qui en limite la pertinence (par exemple sur l'importance des parcours à vide).

3 - Le projet de rapport est ambigü sur la question des prix de vente.

S'il rejette l'idée d'un retour à la TRO, il laisse entrevoir une possibilité d'intervention réglementaire, qui s'appuierait sur la tarification de référence pour mettre en cause la vente à perte.

Les difficultés que l'on rencontre pour déterminer ce qu'est un prix manifestement trop bas dans l'application de la loi sur la sous-traitance montrent combien la voie est étroite pour réintroduire dans une économie de marché une mesure dirigiste, ce qui n'exclut pas la recherche de garde-fous pour assurer le bon fonctionnement de l'économie de marché.

La CLTI estime que la législation actuelle ne permet pas de définir ni de réprimer la vente à perte. Une modification de l'ordonnance de 1986 sur la concurrence et les prix serait donc nécessaire mais elle ne peut être envisagée uniquement pour le secteur du transport routier de marchandises et devrait porter au moins sur l'ensemble des services aux entreprises.

Dans l'immédiat, il serait dangereux de créer l'illusion que l'on résoudra le problème des prix de vente par un retour à des pratiques réglementaires dépassées.

4 - En ce qui concerne le volet social, la CLTI - membre de l'UFT - s'associe aux observations formulées par cette dernière.

Les orientations du rapport en faveur d'une évolution des conditions de travail ne sont pas contestables dans leur principe, mais leur mise en oeuvre nécessite la réunion de trois conditions :

• la prise en compte de la dimension européenne du problème ;

• l'application au "temps d'activité" - prévu dans le rapport - de critères particuliers pour la détermination des heures supplémentaires et des repos compensateurs ;

• l'application effective à toutes les catégories de conducteurs - salariés, travailleurs indépendants, étrangers - des évolutions proposées et la possibilité de contrôler efficacement leur réelle mise en oeuvre dans toutes les catégories d'entreprises.

Il est clair que l'augmentation des coûts de production de 10 à 15 % évoquée par le rapport, si elle ne s'applique qu'aux seules entreprises françaises et, pour ces dernières, à celles qui ont une organisation structurée, conduirait à l'affaiblissement des entreprises qui appliquent le mieux les réglementations, à la perte de compétitivité du transport français et au développement de la sous-traitance et des pratiques illégales.

5 - Les considérations du rapport sur l'organisation de la profession appellent plusieurs remarques :

• la meilleure connaissance des réalités économiques et sociales, qui constitue un objectif souhaitable, ne doit pas être confondue avec la multiplication des instances régionales, qu'elles soient informelles ou non ; à cet égard les propositions du rapport ne peuvent être acceptées sans qu'aient été définies au préalable les modalités, la composition et les missions des structures envisagées : ne réinventons pas des "machins" ;

• quelle que soit l'opinion que l'on ait de la situation actuelle des organisations professionnelles patronales, c'est à elles seules de déterminer ce que doivent être leurs structures et leur degré de coopération ou d'intégration ; les appréciations portées ne paraissent pas avoir leur place dans le rapport ;

• les indications relatives au CNR et à ses missions ne sont pas très précises ; la CLTI estime pour sa part qu'on ne saurait confier à cet organisme, dont elle n'est pas membre, un monopole en matière de pédagogie ou de formulation des prix de revient.

6 - La dernière partie du rapport sur le rôle de l'Etat évoque la question de la TIPP et celle des poids et dimensions.

S'agissant de la TIPP, la CLTI rappelle que les augmentations d'août 93 et de janvier 94 ont été dans leur quasi totalité supportées par les entreprises de location et de transport sans possibilité de répercussion sur les prix de vente. La profession a ressenti comme une véritable "agression" cette surcharge fiscale qu'elle a été seule à subir. Il en sera de même pour toute augmentation nouvelle. De plus, il y a une contradiction majeure entre la demande des pouvoirs publics d'un "progrès social" dans les transpoorts et une ponction fiscale dont l'incidence a été supérieure à la marge moyenne des entreprises en bonne santé financière.

La question des poids et dimensions est également très importante mais elle ne concerne qu'une part limitée des activités du transport. C'est pourquoi il est difficile de faire un lien précis et général entre l'augmentation du PTCA à 44 tonnes et l'amélioration des conditions de travail des salariés. En outre nombre d'entreprises s'interrogent à la fois sur les conséquences de la mesure en matière de surcapacité et sur les perspectives réelles d'aboutissement de la proposition, compte tenu de la réaction possible de l'opinion publique.

B - Observations sur les fiches

A ces observations générales, s'ajoutent quelques remarques sur les fiches jointes au rapport:

• 24 à 29 : outre les modifications ci-dessus (considérations générales, point 4), la CLTI reprend à son compte les observations de l'UFT sur le bulletin de paye, les temps de service et la formation,

• 30 : la procédure des FRAC est trop complexe et décourage souvent les entreprises,

• 32 : la CLTI est prête à participer à l'approfondissement des propositions de cette fiche sur l'information financière,

• 34 : la CLTI souhaite que soit rappelé le rôle pédagogique des organisations professionnelles autres que le CNR (exemple : méthode et indices CNL),

• 35 : cette fiche est très importante mais il conviendrait de ne pas limiter la réflexion sur la responsabilisation des différents acteurs au seul document de transport,

• 36 : il serait plus important de renforcer les fonds propres ou les quasi fonds propres des entreprises que ceux des caisses de garantie ; le problème de fond est celui des entreprises et mériterait d'être traité en priorité,

• 37 : le partenariat avec les assurances est important ; il devrait déboucher sur un "label sécurité",

• 38 : cette fiche sucite un certain étonnement...

• 40 : cette fiche aborde un problème important mais elle parait trop limitée : ne faudrait-il pas aller plus loin dans le "déchirage" et étudier la possibilité de revente des véhicules âgés sur les marchés extérieurs à l'Union européenne ?,

• 43 : une simple circulaire ministérielle permettra-t-elle de mettre en cause les prix trop bas (cf ci-dessus les considérations générales point 3) ?,

• 44 : les mesures proposées ne seront pas très efficaces : ne serait-il pas plus utile de vérifier les comportements des sous-traitants (vitesse, surcharge, temps de conduite) ?,

• 45 : la nécessité de modifier le dispositif actuel du contrat de transport est soulignée à juste titre, mais la description de la mesure est trop limitative. Ne devrait-on pas également réfléchir à une

adaptation du contrat de transport pour les prestations de longue durée ("prestations dédiées") afin de favoriser la partenariat ?

En conclusion de ces différentes observations, nous tenons à souligner que les critiques et interrogations formulées ne mettent pas en cause la qualité et l'utilité des discussions et des réflexions menées sous votre présidence dans le cadre du groupe de travail.

La CLTI partage le sentiment général des participants sur la nécessité de l'assainissement du transport routier de marchandises. Mais les conditions nécessaires pour y parvenir ne sont pas aujourd'hui réunies. La profession ne peut accepter un renchérissement des coûts tant que ne seront pas assurées, d'une part une réelle élimination des pratiques inadmissibles en matière de sécurité (rôle de l'Etat) et, d'autre part, un redémarrage de l'activité de nature à réduire la surcapacité de l'offre de transport.

Il est clair toutefois que nombre des propositions formulées correspondent à des objectifs souhaitables à moyen terme et que la CLTI est prête à poursuivre les discussions sur leur mise en oeuvre.

Veuillez croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Le Délégué général

Jean de CHAUVERON

UNOSTRA
Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles

Annexe 4.5.1

JLA – 205/94

COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN
Monsieur Georges DOBIAS
18, rue de Martignac
75007 – PARIS

BAGNOLET, le 15 Février 1994

OBJET : CAPACITE FINANCIERE

Monsieur le Président,

Alors que l'engagement de relever le niveau de la capacité financière des entreprises de transport et de location vient d'être pris, nous devons constater et regretter que les entreprises commissionnaires de transport n'exploitant aucun véhicule sont dispensées de l'obligation de justifier de la moindre capacité financière au moment de leur inscription au registre professionnel.

Le renforcement général de l'accès à la profession ne peut se faire à deux vitesses et, à une époque où l'on cherche à combattre toute forme de sous traitance parasitaire, il nous paraît judicieux que les commissionnaires de transport aient à justifier d'une capacité financière au moins égale dans un premier temps à celle requise pour l'entreprise de transport exploitant un véhicule.

En vous remerciant de bien vouloir relayer cette démarche,

Nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de nos meilleurs sentiments.

LE PRESIDENT

J.L AMATO

80, rue Jules Ferry - 93177 BAGNOLET CEDEX - Tél. : (1) 43.60.02.36 - Télex : 236 054 F - Fax : 43.60.88.48
(Livre III - Titre 1er du Code du Travail)

UNOSTRA
Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles

Annexe 4.5.2

CR/NC - 94/248

COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN
Monsieur Georges DOBIAS
18, rue de Martignac

75007 PARIS

BAGNOLET,
le 4 Mars 1994

Monsieur le Président,

Nous vous prions de bien vouloir trouver, ci-joint, les observations que nous formulons sur la dernière version (en date du 21 février 1994) des documents synthétisant les travaux menés sous votre direction au sein du Commissariat Général au Plan.

Nous vous en souhaitons bonne réception,

Et vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos salutations distinguées.

LE SECRETAIRE NATIONAL,

Christian ROSE

P.J. : 1.

80, rue Jules Ferry - 93177 BAGNOLET CEDEX - Tél. : (1) 43.60.02.36 - Télex : 236 054 F - Fax : 43.60.88.48
(Livre III - Titre 1er du Code du Travail)

UNOSTRA
Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles

COMMENTAIRES ET OBSERVATIONS DE L'UNOSTRA SUR LES PROJETS DE RAPPORT ET DE FICHES 24 à 46

dans leur version du 21 FEVRIER 1994

Alors que nous attendions des mesures du volet économique qu'elles permettent aux entreprises de s'engager dans un processus d'amélioration des conditions de travail des conducteurs routiers, nous constatons à la lecture des documents qui nous ont été remis les deux choses suivantes :

1° - L'optique suivie consiste à demander, à inciter ou à obliger les entreprises à consentir des efforts en matière sociale **avant** de bénéficier de contreparties économiques (**page 8** du projet de rapport : *"le réajustement des prix nécessité par.....l'amélioration des conditions sociales"*, **page 11** *"le gain de productivité procuré par le passage de 40 à 44 tonnes a pour objet de compenser une évolution réelle des coûts internes du transport notamment en matière sociale"*, **page 16** *"le passage du PTAC DE 40 à 44 tonnes doit compenser l'augmentation des coûts du transport routier provenant.....de l'amélioration des conditions de travail dans les entreprises"*).

2° - Le contenu des mesures du volet économique n'est pas de nature à compenser immédiatement le coût engendré par les évolutions sociales (ce que confirme la **page 10** du projet de rapport où l'on lit en substance que *"l'objectif n'est pas d'obtenir immédiatement les relèvements des prix.....mais de se mettre en situation pour que les transporteurs puissent le faire dès que la conjoncture économique le permettra"*).

La méthodologie suivie par le projet de rapport pour aboutir à un progrès économique et social amène de la sorte les plus extrêmes réserves de notre part car elle omet que le rapport de force sur le marché du transport routier est défavorable aux entreprises de transport, notamment aux PME, qui ne disposent pas des moyens de répercuter la moindre augmentation de leurs charges auprès de leurs clients et donneurs d'ordre (les augmentations successives de la TIPP sur le gazole sont encore très fraiches dans la mémoire des chefs d'entreprises).

Il nous paraît difficile d'accepter un allourdissement des contraintes sociales des entreprises tout en sachant dès à présent que le volet économique ne leur permettra pas de les financer. Il faut en effet préciser que la demande formulée par l'UNOSTRA en vue d'une intervention immédiate et directe sur les prix de vente a été rejetée et que le déséquilibre du marché empêche toute répercussion négociée de gré à gré avec le client ou le donneur d'ordre.

Ces éléments amènent l'UNOSTRA à réfuter toute idée de **contrat** au terme duquel le volet économique serait la contrepartie du volet social, et à estimer que les mesures , objet des fiches 24 à 46, ont été réparties en deux volets dans un but essentiellement didactique indépendants l'un de l'autre, et qu'elles doivent faire l'objet d'une approche distincte.

Dans la mesure où ces deux volets visent dans leur domaine respectif à passer d'une situation "anormale" à une situation "normale" - restauration d'une concurrence loyale sur le plan économique et restauration de meilleures conditions de travail sur le plan social - il est cependant évident qu'il n'est pas question que l'UNOSTRA les rejette à priori sans apporter ses commentaires et observations sur la pertinence, la crédibilité, l'applicabilité ou l'opportunité des 23 fiches .

80, rue Jules Ferry - 93177 BAGNOLET CEDEX - Tél. : (1) 43.60.02.36 - Télex : 236 054 F - Fax : 43.60.88.48
(Livre III - Titre 1er du Code du Travail)

VOLET SOCIAL FICHES N° 24 à 29

Le volet social s'arc-boute essentiellement sur la réduction programmée des temps d'activité des conducteurs routiers que l'UNOSTRA appelle de ses voeux mais sur la mise en application de laquelle elle considère solennellement :

- qu'on ne peut exiger des entreprises de transport routier qu'elle redressent en l'espace de deux ans une situation que l'Etat a laissé perdurer plus de dix ans. La réorganisation des services en longue distance nécessite en effet une évolution du comportement de **tous** les acteurs de la chaîne du transport, y compris et surtout ceux des expéditeurs et des destinataires pour la question des attentes aux chargements et aux déchargements visée à la fiche N° 45.

- qu'il faut tenir compte de la concurrence des pays membres de la CEE en évitant, derrière un objectif social louable, que cette réduction générale de la durée de l'activité des conducteurs n'handicape nos entreprises nationales au profit des entreprises des Etats voisins qui se trouvent de droit exclues des contrôles en entreprises effectués par nos contrôleurs nationaux;

FICHE N° 24

La mesure décrite vise, à partir de la manipulation correcte du contrôlographe, à établir des fiches de paie mentionnant de façon détaillée les temps de conduite et les temps autres, et à permettre par voie conventionnelle à ce que les temps autres que la conduite fassent l'objet d'une prise en compte objective. En d'autres termes, au mécanisme de forfaitisation actuellement rencontré, se substituerait une réelle transparence des temps accomplis par le conducteur.

La forfaitisation tient à trois phénomènes :

1 - Une absence de moyens financiers, techniques et humains dans 95% des entreprises du secteur (celles qui ont moins de 50 salariés) qui ne permet pas de procéder à des exploitations fines des disques de contrôlographes.

2 - l'importance des temps d'attente au chargement et au déchargement que l'entreprise ne peut facturer et qu'elle ne peut donc rémunérer en totalité.

3 - la rupture spatiale entre l'employeur et le conducteur longue distance ne permet pas au premier de s'assurer que le second, par action ou omission, ne fait pas apparaître en temps de travail ce qui est en réalité un temps de pause ou de repos.

Même si un mécanisme pouvait inciter les conducteurs à manipuler correctement leur controlographe (mécanisme inclu par exemple dans un accord conventionnel), les trois phénomènes précités plaident, nous le regrettons, en faveur d'une situation de statu quo.

Le troisième phénomène pourrait toutefois être combattu si les seuls temps d'attente et d'immobilisation retenus pour établir la rémunération étaient validés par l'expéditeur et le destinataire sur un document ad hoc ou sur la feuille de route (cf fiche N° 35).

UNOSTRA : Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles
80, rue Jules Ferry - 93177 BAGNOLET CEDEX - Tél. : (1) 43.60.02.36 - Télex : 236 054 F - Fax : (1) 43.60.88.48

Les accords conventionnels prévoyant une prise en compte objective des temps autres que la conduite seraient en mesure de sortir de cette situation d'immobilisme mais il faut savoir que l'accumulation d'accords d'entreprises débouche sur autant de règlementations particulières qui sont nuisibles à la lisibilité de l'ensemble et qui sont un facteur de concurrence déloyale.

Si cette voie conventionnelle devait néanmoins être retenue il est clair, dans un souci d'équité, qu'il ne faudrait pas en exclure les entreprises de moins de 50 salariés qui n'ont pas de représentation syndicale obligatoire : à défaut d'une telle décision, nous exposerions les entreprises de moins de 50 salariés à la santion et nous permettrions à celles de plus de 50 d'y échapper complètement. Nous avons bien noté que cet aspect n'a pas été oublié par la fiche et nous ajouterons qu'il en est indissociable.

FICHE N° 29

La fiche vise à réduire les temps d'activité des conducteurs routiers et reprend la distinction sous jacente du dispositif du volet social entre le conducteur grande distance et celui qui retourne quotidiennement à son domicile. Cette distinction part du principe que les durées d'activité du conducteur grande distance sont supérieures à celles de celui qui rentre chaque jour chez lui et en tire la conséquence que le premier doit bénéficier d'un système de remise à niveau progressive alors que ne serait accordée au second aucune période transitoire.

Cette distinction nous semble hâtive et le caractère péremptoire avec lequel il est imposé aux entreprises de respecter les 46 heures sur 12 semaines et les 48 heures hebdomadaires pour les conducteurs avec retour quotidien pourrait avoir la fâcheuse conséquence de les exclure abusivement du bénéfice de la loi quinquennale dans ses dispositions relatives à la réduction du temps de travail avec embauches correlatives. L'un des objectifs de la loi quinquennale est de créer des emplois et il n'appartient pas aux Pouvoirs Publics d'ajouter à la loi des discriminations qu'elle ne prévoit pas.

Afin de parvenir à l'objectif de réduction des durées d'activités des conducteurs, il est envisagé dans un premier temps de procéder à une transparence des durées réelles du temps de service à partir du bulletin de salaire rénové visé à la fiche N° 24.

Sans préjudice des réserves déjà formulées sur l'applicabilité de la fiche N° 24 et sur la pertinence de la notion de durée réelle des temps de service, nous devons nous féliciter de l'ambition consistant à permettre aux entreprises d'afficher les conditions réelles d'emploi des conducteurs pour enclencher dans une deuxième étape une phase de réduction des durées de travail.

L'initiative de la mesure est laissée aux partenaires sociaux auxquels il est garanti que l'accord qu'ils signeraient fera l'objet d'un arrêté d'extension. Cette extension est une condition nécessaire mais pas suffisante pour que la mesure reçoive la portée qu'on peut en attendre car il n'est pas possible d'oublier ni l'indépendance dont bénéficient par convention internationale les inspecteurs du travail, ni le danger que présente pour les entreprises qui joueraient la transparence le fait d'être l'objet de réclamations individuelles des salariés au titre d'arriérés de rémunérations.

La réduction du temps d'activité des conducteurs devra être compensée par l'embauche de personnels supplémentaires et accroîtra par conséquent, comme le mentionne le rapport, la masse salariale globale des entreprises. Il demeure en outre que les entreprises seront confrontées au délicat problème de la réduction individuelle des rémunérations des conducteurs dont la durée de travail aura été réduite : ces deux aspects ne peuvent être ignorés pour apprécier en toute objectivité les difficultés face auxquelles on risque de mettre les entreprises.

UNOSTRA : Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles
80, rue Jules Ferry - 93177 BAGNOLET CEDEX - Tél. : (1) 43.60.02.36 - Télex : 236 054 F - Fax : (1) 43.60.88.48

FICHE N° 28

Derrière son titre séduisant de "Mesures innovantes pour l'emploi et l'organisation du travail", cette fiche nous conforte dans l'idée que le volet social doit être apprécié de façon autonome, autrement dit qu'il fournit les réponses à ses propres questions, et qu'il ne faut pas attendre du volet économique qu'il apporte de réelles contreparties.

Au delà de son aspect comminatoire (il y est fait mention que l'"*accentuation des mesures effectives de contrôle de l'application de la règlementation mettra en cause certaines organisations de travail et de planning des activités de conducteurs*"), la fiche fixe un catalogue de mesures qui ne sont nullement spécifiques au transport routier et qui pourraient la qualifier de superfétatoire si elles ne présentaient un intérêt pédagogique.

Les formules de relais-roulement se rencontrent essentiellement au niveau intra entreprises et ne sont concevables que sur des lignes régulières avec lots complets. Les résultats à en attendre ne seront que marginaux.

Le double équipage présente quant à lui des obstacles sociaux tenant aux vicissitudes inhérentes à la coexistence de deux êtres humains dans un habitacle restreint.

Le temps partiel risque de rester marginal car ce type de contrat s'adresse en priorité à une population féminine rare dans le métier de conducteur poids lourds, et la législation actuelle qui le régit impose à l'employeur de définir à l'avance l'emploi du temps du salarié, ce qui limite les cas dans lesquels les entreprises de transport routier pourraient recourir à cette formule pour les emplois de conduite.

La seule véritable ouverture nous est offerte par les articles 38 et 39 de la loi quinquennale qui prévoient une prise en charge par l'Etat d'une quote part des cotisations patronales d'accident du travail, de sécurité sociale et d'allocations familiales si la réduction d'au moins 15% de la durée collective annualisée du travail négociée par accord d'entreprise avec réduction de salaire s'accompagne d'embauches correspondant au moins à 10% de l'effectif moyen annuel de l'entreprise.

Tout en rappelant que la réorganisation du travail des conducteurs longue distance ne sera pas chose facile il faut impérativement s'assurer et faire en sorte que le transport routier puisse prétendre au bénéfice de ce dispositif.

Un dispositif qui doit profiter à toutes les entreprises :

- quelles que soient leur taille et leur faculté légale de conclure des accords d'entreprises,
- quel que soit le type de conducteur concerné (grand distance et retour quotidien),
- quels que soient le niveau de la durée du travail initiale et celui auquel on parvient après réduction, dès lors que cela débouche sur des créations d'emplois;

FICHE N° 25

Cette fiche répond à une demande formulée par les professionnels et emporte notre approbation dès lors qu'il est expressement entendu que le financement de la formation initiale n'entraînera pas de charges financières supplémentaires pour les entreprises.

FICHE N° 26

A partir du moment où une péréquation entre les fonds de financement de la formation continue des entreprises de plus de dix salariés et de moins dix salariés permet aux entreprises de moins dix de financer la formation obligatoire à la sécurité de leurs conducteurs, nous adhérons à la démarche suivie.

FICHE N° 27

N'appelle pas d'observation de notre part.

VOLET ECONOMIQUE FICHES N° 30 à 46

Le volet économique est pluridirectionnel et n'obéit pas à une véritable ligne de conduite. Les mesures qui le composent vont quasiment toutes dans le bon sens mais rares sont celles qui manifestent une évolution substantielle dont les effets pourraient être immédiatement perçus par les entreprises. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons y voir une contrepartie tangible aux mesures du volet social.

FICHE N° 30

L'ambition affichée de vouloir réorganiser les durées d'activité des conducteurs routiers avec les difficultés d'applicabilité que cela suppose rend cette fiche des plus opportunes et l'assouplissement des conditions d'éligibilité aux FRAC doit être encouragé.

FICHE N° 31

L'évolution règlementaire envisagée par la fiche paraît inéluctable et souhaitable mais ne constitue pas une mesure de progrès économique lui valant de figurer dans l'ensemble de ce volet économique.

FICHE N° 32

N'appelle pas d'observation particulière de notre part.

UNOSTRA : Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles
80, rue Jules Ferry - 93177 BAGNOLET CEDEX - Tél. : (1) 43.60.02.36 - Télex : 236 054 F - Fax : (1) 43.60.88.48

FICHE N° 33

Le projet de rapport prend soin à la page 16 de préciser à juste titre que *"l'augmentation des poids et dimensions des véhicules affectés aux transports routiers de marchandises n'a de sens que si la productivité ainsi apportée profite directement à l'amélioration de la situation financière des entreprises".*

L'UNOSTRA estime que le rapport de force en faveur des clients et donneurs d'ordre joint aux contraintes financières de renouvellement des matériels par les entreprises de transports routiers constituent deux paramètres majeurs qu'il convient de prendre en compte dans le sort qu'il sera finalement convenu de réserver au contenu de cette fiche.

Si le passage à 44 tonnes vise à assurer une meilleure compétitivité nationale vis à vis des pays étrangers bénéficiant déjà de ce PTAC nous précisons que la règle des 40 tonnes s'applique en transport intracommunautaire et qu'il appartient aux Pouvoirs Publics Français de veiller à ce qu'elle soit respectée par tous.

FICHE N° 34

Il pourrait être envisagé d'ajouter à la liste des nouvelles missions du CNR celle de travailler sur les éléments structurants des prix de dumping visés à la fiche N° 43.

FICHE N° 35

Cette mesure reçoit notre total soutien.

FICHE N° 36

La mesure a pour objet de faire des caisses mutuelles de caution et de garantie de véritables organismes multifonction de la branche transport et mérite de trouver une rapide concrétisation.

FICHE N° 37

La démarche peut se révéler fructueuse mais compte tenu que son initiative appartient au premier chef aux professionnels et aux assureurs on peut s'interroger sur l'opportunité d'en faire une fiche.

FICHE N° 38

Il est essentiel que l'Etat marque de son sceau sa volonté de renforcer sa politique de réalisation d'infrastructures de transport routier. Nouis attachons dès lors une grande importance au contenu succint mais ô combien riche de cette fiche.

FICHE N° 39

Bien que cette fiche n'ait pas la prétention de traiter sur le fond la question de la qualité, l'UNOSTRA tient à préciser, ainsi qu'elle s'en était déjà ouvert à Monsieur le Ministre des Transports en Octobre 1993, qu'elle privilégie la démarche assurance qualité, qu'elle n'estime pas qu'il soit judicieux et opportun de juxtaposer et d'empiler différents systèmes de qualité, ni d'en faire varier les niveaux en fonction de la taille de l'entreprise, mais qu'il est essentiel de permettre aux PME d'accéder à la certification en formulant dans le langage de leur exploitation quotidienne les étapes de la procédure dont la phase finale est l'obtention de l' ISO 9002.

L'unostra souhaite s'engager dans ce dossier

UNOSTRA : Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles
80, rue Jules Ferry - 93177 BAGNOLET CEDEX - Tél. : (1) 43.60.02.36 - Télex : 236 054 F - Fax : (1) 43.60.88.48

FICHE N° 40

Le principe de la fiche reçoit notre assentiment et le fait qu'elle s'adresse également aux entreprises (individuelle ou société commerciale) employant des salariés tient compte d'une réalité de terrain.

S'agissant des conditions d'éligibilité, l'analyse préalable du comportement de l'entreprise par rapport aux règles de concurrence a pour but de mettre un peu de moralité dans le système, mais l'absence de limite scientifique entre un bon et un mauvais comportement entraîne de toutes les façons inéluctablement un risque d'injustice.

On pourrait donc envisager de supprimer cette condition dès lors que l'aide ne pourrait pas être ouverte aux entreprises en redressement ou liquidation judiciaire.

Si l'on considère que la situation de surcapacité résulte plus du nombre d'entreprises que du nombre de véhicules en circulation, la destruction automatique de ceux-ci n'est peut être pas la voie unique à suivre dans l'hypothèse où leur valeur vénale serait supérieure à l'aide de 50 000 F prévue.

Nous préconisons que le choix entre la destruction du véhicule en contrepartie d'une prime, et la vente de celui-ci ,soit laissé au chef d'entreprise.

FICHE N° 41

L'objet de la msure n'est pas discutable mais son contenu nous amène à rappeler qu'imposer l'exploitation systématique des disques de contrôlographe dans les entreprises de moins de 50 salariés constitue une contrainte que nous ne pouvons avaliser.

Nous estimons en revanche possible d'intégrer la dimension sécuritaire dans une approche plus globale en envisageant l'obligation pour toute entreprise de plus de cinq salariés de disposer d'un règlement intérieur tel que le prévoient les articles L122-33 et suivants du code du travail.

FICHE N° 42

N'appelle pas d'observation de notre part.

FICHE N° 43

C'est assurément la fiche que l'on peut qualifer "**la plus économique**" de l'ensemble du dispositif dans la mesure où elle a vocation à s'intéresser au problème central de toutes les entreprises : la dégradation tarifaire que le groupe de travail s'était jusqu'à présent contenté de constater tout en refusant de lui chercher de solution.

L'UNOSTRA se réjouit que l'on admette enfin que la restauration d'une concurrence loyale ne passe pas uniquement par le strict respect des règles sociales et de sécurité mais qu'elle est aussi conditionnée par la condamnation du dumping économique et tarifaire pratiqué par certains opérateurs. Si la sous- traitance est l'un des indices permettant de déceler l'existence de telles pratiques, la notion de péréquation, hors recours de l'affrêtement, doit être impérativement condamnée pour apprécier globalement les pratiques de dumping dans les relations directes chargeurs-transporteurs.(pratiques notamment rencontrées dans les régions très déséquilibrées).

UNOSTRA : Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles
80, rue Jules Ferry - 93177 BAGNOLET CEDEX - Tél. : (1) 43.60.02.36 - Télex : 236 054 F - Fax : (1) 43.60.88.48

Le concept de vente à perte doit être développé sur toutes les opérations de transport prises indépendamment les unes des autres en tenant compte d'un coût de revient établi de façon trinomiale :

- charges fixes
- charges variables prenant en considération la distance et le temps
- le poids et le volume de la marchandise transportée.

FICHE N° 44

Cette fiche reçoit tout le soutien de l'UNOSTRA.

Si la substitution de la notion "*contrat type*" à celle de *"type de contrat"* n'aura que peu de portée en matière de sous-traitance permanente, l'idée mérite d'être creusée d'élaborer un contrat-type d'affrêtement spot.

S'agissant de l'identification des remetteurs de frêt sur **minitel** on pourrait envisager de la compléter par l'existence d'un signe attestant que l'entreprise respecte ses engagements notamment ses délais de paiement. Ce signe pourrait être supprimé à la suite de plaintes des transporteurs, ce qui alerterait les preneurs de frêt sur le non respect par le donneur d'ordre de ses engagements.

FICHE N° 45

On ne peut qu'émettre des doutes quant à la portée de la mesure dès lors que n'y est attaché aucun caractère obligatoire.

FICHE N° 46

Cette mesure recueille le soutien de l'UNOSTRA.

BAGNOLET, le 4 Mars 1994

UNOSTRA : Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers Automobiles
80, rue Jules Ferry - 93177 BAGNOLET CEDEX - Tél. : (1) 43.60.02.36 - Télex : 236 054 F - Fax : (1) 43.60.88.48

A.U.T.F
ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET

Réf : 019/DF/94

Annexe 4.6

Monsieur Georges DOBIAS
Commissariat Général au Plan
Président du Groupe "La situation économique et sociale du transport routier de marchandises"
18, rue de Martignac
75007 PARIS

Paris, le 2 mars 1994

OBJET : CONTRAT DE PROGRES DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

Monsieur le Président,

Je vous remercie de m'avoir adressé le nouveau projet de rapport en date du 21 février 1994. La précédente version avait donné lieu à des remarques qui vous avaient été adressées sous référence DR/FR 012/DF/94 du 3 février par Monsieur Dominique RAIN, Président de la Commission des Transports routiers de l'A.U.T.F.

La nouvelle rédaction comporte, par rapport à la précédente, des modifications qui tiennent compte des observations formulées par Monsieur RAIN et je me fais l'interprète de l'A.U.T.F. pour vous exprimer ses remerciements pour l'attention que vous avez bien voulu accorder à la réaction du Président de la Commission des transports routiers.

Mais ces modifications n'ont pas fondamentalement changé l'esprit du rapport, notamment le principe selon lequel la solution du problème du transport routier passe par une augmentation du prix des prestations que les chargeurs doivent accepter sans réagir.

Or il est dangereux -autant qu'injustifié- de faire de l'augmentation du prix un objectif absolu, même si on considère que le problème du transport routier se réduit aujourd'hui à la possibilité pour les entreprises de transport d'obtenir une rémunération suffisante de leurs prestations.

L'objectif doit être, pour les entreprises de transport routier (comme pour celles de tout autre secteur d'activité) **de maximiser le produit de leur marge par la quantité vendue.**

.../...

5, rue Paul Cézanne - 75008 PARIS
Tél. : (1) 45 63 37 47 - Télécopieur : (1) 40 74 08 23

La marge étant la différence entre le prix de vente et le coût de revient, son accroissement peut résulter de l'augmentation du premier ou de la réduction du second, ou mieux de la combinaison de ces deux variations. Mais la quantité vendue est fortement dépendante (à raison inverse) du prix de vente. Un objectif limité à la hausse du prix de vente peut donc ne pas produire l'effet espéré pour l'entrepreneur et en tout cas conduire à une réalité bien moindre que l'espérance qu'on aura fait naître en lui... à moins que l'objectif réel -mais non explicité- soit de reporter ainsi une partie du trafic de la route vers d'autres modes ; mais dans ce cas, une élémentaire honnêteté consisterait à le dire clairement !

Il conviendrait donc que le rapport rappelle cette "vérité", en soulignant que la réduction du coût de revient est le meilleur moyen d'accroître la marge sans peser sur la demande -ce qui est important lorsque l'offre est structurellement excédentaire, comme c'est le cas du transport routier en France. Or les chargeurs peuvent contribuer à accroître la productivité nécessaire pour réduire le coût de revient- par exemple en améliorant la programmation des expéditions, en organisant mieux le chargement/déchargement des véhicules pour réduire le temps d'attente etc... autant de mesures qui méritent d'être encouragées -au besoin par des dispositions d'ordre public, en réglementant le cadre des contrats.

Si l'augmentation des charges des entreprises de transport résultant des mesures sociales évoquées dans le rapport doit atténuer l'effet de la productivité, au point qu'une augmentation des prix de vente soit indispensable pour augmenter les marges, encore faut-il en apporter la preuve ou du moins montrer le caractère inéluctable de cette variation. Et dans ce cas, il faut "honnêtement" reconnaître que la part du marché de la route en subira des conséquences, afin de ne pas laisser entendre que l'augmentation de la marge sera un gain net pour les entreprises : lorsqu'ils constateront cette situation, les transporteurs routiers qui n'auraient attaché d'importance qu'au niveau des prix de vente risquent d'avoir des réactions d'autant plus brutales que la réduction de la part de marché de la route aura été plus importante et que la relative raréfaction de la demande ne pourra qu'exacerber la concurrence, provoquant la pratique de prix qui n'auront rien à voir avec ceux que les professionnels pouvaient espérer des conclusions du rapport.

Cette considération est d'ailleurs implicite dans le rapport puisqu'il y est reconnu qu'une majoration brutale et sensible du prix de vente ne peut être envisagée, et que "dans un premier temps, des mesures de productivité doivent pouvoir être négociées".

Il est, par ailleurs, difficile de préconiser un complet partenariat entre chargeurs et transporteurs, et simultanément de

.../...

laisser entendre que les gains de productivité risquent de ne profiter qu'aux chargeurs, de revenir de façon insistante sur les difficultés du dialogue entre chargeurs et transporteurs, de considérer comme inutile la participation des chargeurs aux instances régionales -où cependant seraient évoquées les difficultés que les transporteurs peuvent rencontrer de la part des chargeurs etc...

La rédaction de la page 10 est à cet égard significative puisqu'on y lit ce que doit être le rôle de la profession "afin que les chargeurs comprennent que la situation actuelle ne peut subsister, que leur responsabilité peut être engagée..."

Je rappelle à cet égard la position constante de l'A.U.T.F. : les chargeurs savent qu'ils doivent assumer leurs responsabilités dès lors qu'ils peuvent le faire "en toute connaissance de cause" -et ils sont prêts à les assumer concernant les conditions de leurs commandes de transport routier, comme ils le font pour toutes les opérations dont ils assurent la maîtrise d'ouvrage.

L'insistance mise par le rapport sur la responsabilité des seuls chargeurs est cependant la négation de la notion de contrat, dans lequel chaque partie doit assumer ses propres responsabilités ; si l'une d'elles est dans l'incapacité de le faire parce qu'elle est victime d'un abus de position dominante de la part de l'autre partie, notre arsenal juridique est suffisamment fourni pour régler ce genre de problème -et s'il ne l'était pas (ce qu'il faudrait démontrer) il incomberait aux Pouvoirs Publics de prendre les mesures légales et réglementaires nécessaires.

Mais ce n'est pas en entretenant les transporteurs routiers dans l'illusion que seule la responsabilité de clients peut être engagée et qu'eux-mêmes peuvent impunément commettre les fautes auxquelles les entraîne la pratique d'une concurrence sauvage, qu'il sera possible de créer entre chargeur et transporteur l'esprit de partenariat dont le rapport fait, à juste titre, un de ses objectifs. A la limite, si le fait de confier un transport à un professionnel était considéré comme un délit potentiel (ce que peut laisser penser la rédaction du rapport), le chargeur n'aurait comme solution que de recourir davantage au compte propre, ce qui ne serait guère favorable aux transporteurs publics !

Quant aux mesures préconisées, il paraît possible de leur donner un contenu plus concret, dès le stade actuel du rapport.

La loi sur la sous-traitance (fiche 44) ne sera pas applicable tant que sera négligé le principe "nemo auditur" de notre droit, c'est à dire, en l'espèce, tant que la responsabilité du sous-traitant ne sera pas recherchée, tout autant que celle du donneur d'ordre, lorsque les conditions du contrat, acceptées par le sous-traitant puisqu'il en est le signataire, ne lui permettront pas une saine gestion de son entreprise, dans le respect des lois et règlements.

.../...

Il faudrait donc que la loi dise explicitement que la responsabilité du donneur d'ordre peut être engagée dès lors qu'il a agi "en toute connaissance de cause" -ce qui implique que son partenaire lui fournisse des indications qu'il est seul à connaître pour lui montrer en quoi le prix "imposé" n'est pas compatible avec une saine gestion et le respect des règles.

La loi devrait en outre prévoir le recours à un contrat-type en l'absence de contrat écrit et l'obligation pour tous les contrats de comporter certaines clauses essentielles du contrat-type : notamment, pour les contrats d'une certaine durée, la loi devrait obliger à prévoir une formule binaire pour le prix ou un minimum de rémunération.

Pour ce qui est des contrats de transport public (fiche 45), les textes d'ordre public pourraient imposer d'y faire figurer :

- si le transporteur doit effectuer (ou non) le chargement/déchargement et dans l'affirmative, l'obligation de fixer explicitement les conditions de sa rémunération qui doivent s'ajouter à celle du transport proprement dit

- les conditions du chargement et du déchargement (horaires, durée) et l'indemnisation du transporteur en cas de non-respect imputable au chargeur

- la liste des documents et la nature des indications qu'ils doivent contenir, afin de permettre de vérifier le respect des conditions contractuelles et réglementaires (feuille de route)

Plus généralement, la loi et les règlements doivent imposer que figurent dans le contrat les clauses définissant clairement le rôle de chaque partenaire, et poser le principe de la compensation pécuniaire d'un manquement aux conditions qui y sont explicitées, en laissant aux partenaires la responsabilité d'arrêter par la négociation le montant de cette compensation.

Les contrat-types établis en application de la LOTI devraient être modifiés en conséquence : ils pourraient en outre, pour les contrat d'une certaine durée, comporter une clause de variation du prix en fonction de l'évolution du contexte économique -ce qui contribuerait à la transparence et l'objectivité du contrat ; cette clause pourrait s'inspirer de celles utilisées dans les contrats de travaux publics, notamment de leurs dispositions permettant d'ajuster les prix lorsque leurs composantes varient au-delà des limites constituant l'aléa normal qui a du être pris en compte pour leur établissement (terme fixe, marge de neutralisation de la variation des paramètres...). (1)

(1) Le CNUT a pris l'initiative de proposer une formule de ce genre pour les contrats de transport maritime, notamment afin de traiter les problèmes posés par la variation du prix de soutes et des taux de change. Plusieurs conférences maritimes ont accepté cette proposition et modifié en conséquence les contrats passés avec les chargeurs.

.../...

Le groupe de travail proposé pour étudier l'adaptation du cadre juridique du contrat de transport doit à l'évidence **comprendre des chargeurs**, puisqu'un contrat est conclu entre un chargeur et un transporteur : là encore, l'"oubli" du chargeur n'est pas le meilleur moyen de développer l'esprit de partenariat !

L'A.U.T.F. -et avant elle le CNUT- ont exprimé leur position sur ce que doit être le comportement du chargeur dans ses relations avec son transporteur :

* le chargeur doit s'attacher au strict respect des termes du contrat qu'il a conclu avec son transporteur : il doit notamment appliquer les prix négociés, sans imposer de rabais au motif de la sévérité du contexte économique à laquelle il est évidemment confronté, comme le sont tous les secteurs d'activité.
S'il juge souhaitable de réduire la charge que constitue son transport, il doit rechercher les moyens de permettre au transporteur d'améliorer sa productivité de façon à ne pas amputer sa marge -et même lui permettre de l'améliorer par un partage équitable du gain de productivité.

* le chargeur ne doit pas céder à des offres procédant d'une concurrence sauvage et encore moins les provoquer.

* par contre, le fait de procéder périodiquement à une remise en concurrence de ses prestataires de services -une fois les contrats venus à échéance- ne doit pas être considéré par les transporteurs comme un manquement au partenariat : c'est au contraire le seul moyen de donner aux transporteurs leur chance de trouver suffisamment d'activité pour leur entreprise. Bien évidemment, dans le choix de son transporteur, le chargeur doit tenir compte, non seulement du prix qui lui est proposé, mais également de la qualité de l'offre (et le transporteur est le mieux placé pour la faire valoir, en prouvant sa compétence, son sérieux et sa compréhension des problèmes que doit résoudre son client).

L'A.U.T.F. est prête à participer à toute recherche des moyens permettant de formaliser ces principes et plus généralement à tout dialogue permettant de mettre en oeuvre des dispositions qui aideront les chargeurs et les transporteurs à créer, à l'occasion de chaque contrat, un véritable partenariat.

Elle regrette la tonalité du rapport qui ne peut qu'exacerber "l'opposition au client" qui caractérise malheureusement le secteur du transport -et que les chargeurs ne rencontrent généralement pas chez leurs autres fournisseurs et prestataires de service. C'est pourquoi l'A.U.T.F. vous serait reconnaissante -à défaut de modifier les termes du rapport dans le sens qui lui paraît souhaitable- de prendre les dispositions nécessaires pour que la présente lettre ait la même diffusion que le rapport.

En vous remerciant par avance, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Jean CHAPON

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE

Annexe 4.7

DIRECTION DE LA PRÉVISION
139, RUE DE BERCY - TÉLÉDOC 647
75572 PARIS CEDEX 12

Bureau de l'Equipement,
des Transports et l'Energie
Affaire suivie par JP.BERTHIER
☎ 40.24.96.15.
Référence 94c3-088/JPB/cs

PARIS, LE 4 mars 1994

M. LAPEYRE
Commissariat Général au Plan
18, rue de Martignac
75007 PARIS

OBJET : Contrat de progrès du T.R.M.

La Direction de la Prévision est globalement satisfaite du projet de rapport du groupe de travail sur la situation économique et sociale du T.R.M.

Nous regrettons cependant que les modifications apportées à la rédaction de la fiche n°40 ne répondent pas aux objections formulées dans notre note du 26 janvier 1994.

Les problèmes que connaissent les T.R.M. sont plus de nature conjoncturelle que structurelle. Sur moyenne ou longue période, l'évolution des trafics a été en effet plus rapide que celle des capacités ([1]). Dans ces conditions, un dispositif de subventionnement d'une réduction des capacités des TRM ne nous paraît pas nécessaire, d'autant plus que les délais de mise en application et les perspectives de redémarrage de l'activité ([2]) risquent d'en faire une mesure procyclique.

Par ailleurs, le fait que les membres de la profession soient globalement assez jeunes réduit l'intérêt de la mesure et rend d'autant plus délicats les problèmes de contrôle de la "renonciation à l'exercice ultérieur d'une activité de transport".

Enfin, la destruction de véhicules récents (minimum de 3 ans), alors que subsisteraient dans le parc des véhicules beaucoup plus anciens, ne va ni dans le sens de l'efficacité, ni dans celui d'une meilleure sécurité.

Le Chef du Bureau C3

L.KENIGSWALD

([1]) Pour les plus de 6,6 tonnes, le trafic en t, km a augmenté de 26% entre 1980 et 1992 contre 21% pour les capacités (45% et 16% entre 1985 et 1992). Source OEST.

([2]) Voir par exemple dans les notes de synthèse de l'OEST de février 1994 : "T.R.M. : l'embellie persiste".

N° 0 2 3 4 3
CONSEIL NATIONAL
DES
TRANSPORTS

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

34, avenue Marceau - 75008 PARIS
Téléphone : 47 23 01 25 - Télécopie : 47 20 39 22

Annexe 4.8

PARIS, le 28 FEV. 1994

Monsieur Georges DOBIAS
Président du groupe
"Contrat de progrès du transport routier de marchandises"
Commissariat Général du Plan
18, rue de Martignac
75700 PARIS

aux bons soins de Monsieur Gérard HALAUNBRENNER
Rapporteur Général

Monsieur le Président,

Pour faire suite à la transmission de votre rapport en date du 21 février, et pour répondre à votre demande, je vous prie de trouver ci-après quelques observations qu'appelle de la part du président du C.N.T. et de moi-même le projet de **"Contrat de progrès du transport routier de marchandises".**

① *En ce qui concerne* ***le rapport*** *lui-même :*

• **Fonctionnement des commissions des sanctions administratives (C.S.A.)** : la participation de représentants des salariés aux travaux de ces commissions n'implique pas qu'elle soit paritaire (cf. p. 7 dernier alinéa) : le décret de 1984 pris en application de la LOTI prévoit que les salariés ont 2 sièges sur 8, hors la présidence par un magistrat.

En outre les CSA ont réglementairement à formuler un avis sur les sanctions, mais elles ne sont pas compétentes en l'état actuel de la réglementation, pour examiner "les déséquilibres du marché (offre/demande/prix/sous-traitance)".

Cette dernière mission devrait donc être dévolue à une instance autre que celle des CSA auprès des DRE, par exemple dans une formation particulière d'un Comité régional des transports rénové.

• **Mise en place des observatoires en matière économique, financière ou sociale** (p. 12 dernier alinéa) : il convient de bien distinguer, d'une part, les observatoires chargés du recueil de données qui doivent répondre à des règles déontologiques et de rigueur scientifique, et sont constitués d'économistes et statisticiens tels l'OEST, d'autre part, les instances de concertation à partir de ces données ; cette concertation se fait dans le cadre des organismes prévus à cet effet par la loi et qui ont une composition largement ouverte aux professionnels et aux syndicats, tels le CNT à l'échelon national et les comités régionaux de transport. A noter aussi que les observatoires régionaux de transport sont maintenant en cours de mise en place généralisée.

- **Financement des observatoires nationaux et régionaux** (p. 15) : il convient de noter que dès 1994 et pour les seuls observatoires régionaux, la dotation des pouvoirs publics dépasse 8 MF, indépendamment du budget de l'OEST.

- **Mesures immédiates de productivité** (début de la p. 11) : le lien entre temps d'attente, délais de transport et taux de remplissage des véhicules n'étant pas évident, il serait indiqué de modifier cette formulation.

- **Accroissement du poids total en charge des ensembles et trains routiers à 44 tonnes** (p. 11 et p. 16) :

  - le rapport tire argument de la nécessité de "contrer la concurrence étrangère". En fait ni l'Allemagne, ni l'Espagne, ni le Royaume-Uni ne sont à 44 tonnes. L'Italie a certes adopté ce PTAC, mais cela n'empêche pas notre pays d'avoir une part très majoritaire dans le trafic franco-italien.

    Seule de nos voisins, la Belgique est à 44 tonnes cinq essieux.

  - le lien indiqué (p. 16) entre une éventuelle augmentation du poids maximum des véhicules et le constat d'une diminution réelle des temps d'activités des conducteurs routiers devrait être repris en page 11 et surtout dans la fiche 33. Quant au gain de productivité procuré par le passage à 44 tonnes, il n'est, à ma connaissance, jamais supérieur à 15 %.

② *En ce qui concerne* ***les fiches*** *:*

Fiche 31 "Évolution du système de régulation de l'accès du marché du transport intérieur".

La mise en chantier de la réforme des autorisations de transport est tout à fait justifiée. Elle entre dans le cadre des missions statutaires du C.N.T. (cf. le décret 86-567 du 14 mars 1986 qui prévoit dans son article 16, 1er alinéa), que "l'adaptation de la capacité nationale de transport aux besoins des usagers est réalisée selon les orientations générales arrêtées par le ministre chargé des transports, au vu d'un rapport établi par le Conseil national des transports après consultation des comités régionaux des transports". Par référence à ce texte, le C.N.T. devrait donc être appelé à organiser cette réflexion.

Fiche 33 "poids et dimensions"

Outre les délais à mettre en concordance avec la p. 16 susvisée, il est indispensable :

- de mentionner la contrainte communautaire en ajoutant après "dans le cadre français", **"et dans le respect des procédures communautaires"** ;

- de préciser que les mesures de compensation pour le transport combiné - qui sont en fait des mesures destinées à assurer son maintien et son développement sur les axes qui le justifient - ne peuvent être que d'ordre financier (aides à l'investissement et (ou) au fonctionnement).

Fiche 35 "Documents de transport"

Le C.N.T. a, dans un groupe de travail, déjà proposé un certain nombre de mesures dans ce domaine. Comme le préconise le rapport, cette mission mérite d'être relancée sans qu'il soit nécessaire de créer un autre groupe.

Fiche 36 "Mesures financières"

Les mesures indiquées mériteraient d'être revues dans des conditions plus réalistes. Il faut tenir compte notamment de la tendance à la suppression des prêts bonifiés, depuis plusieurs années, dans les secteurs de l'industrie et des services et de ce que les prêts sur CODEVI ne sont plus les plus avantageux par rapport à ceux offerts par les banques au taux du marché.

Fiche 41 "Organisation du travail dans les transports routiers"

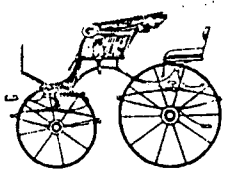
Bien entendu, dans les entreprises de moins de 50 salariés, l'existence d'une directive ne devrait pas exclure l'exploitation des disques de contrôle.

Je vous propose par ailleurs d'ajouter après "le directeur régional de l'équipement" : **"et de l'inspecteur du travail des transports"**.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jacques ROBERT.

Annexe 4.9



Monsieur Georges DOBIAS
Groupe de Travail "Contrat de Progrès"
Commissariat Général du Plan
18, rue de Martignac
75700 PARIS 75007

Lyon, le 26 février 1994

Monsieur le Président,

A la fin de la dernière réunion, je vous ai demandé la parole pour faire connaître mon profond désaccord avec la proposition, formulée dans la fiche 33, d'augmentation du tonnage autorisé des véhicules routiers à 44 tonnes. Je tiens à confirmer ici mon opposition.

Certes, je comprends les raisons pour lesquelles vous estimez indispensable d'offrir aux transporteurs routiers une "compensation" aux efforts qui leur sont par ailleurs demandés, sous la forme d'une possibilité de gain de productivité. Par ailleurs, je n'ai aucune opposition de principe à une telle mesure, et considère que les arguments de sécurité généralement invoqués à son encontre ne sont pas décisifs. Mon opposition se justifie par deux considérations que je voudrais rappeler ici.

1) Je regretterais profondément que sur ce dossier la France prenne des initiatives qui ne soient pas en conformité avec les orientations de la politique des transports routiers de l'Union Européenne.

2) La mesure envisagée me paraît totalement inefficace en ce sens qu'elle ne constitue qu'une compensation illusoire. D'une part, les gains de productivité qu'elle autoriserait sont très limités, puisque ces gains ne concerneraient que les véhicules qui sont déjà au maximum autorisé, lesquels ne représentent qu'une faible proportion du parc, et que les gains potentiels ne se convertiraient en gains effectifs que dans les cas où ces véhicules circuleraient en pleine charge. D'autre part, dans

l'état actuel du marché, ces gains seraient immédiatement "confisqués" par les chargeurs. Enfin, alors que tous les experts s'accordent à reconnaître que le rééquilibrage du marché passe par une diminution de l'offre, cette mesure contribuerait à accroître (certes modérément) la surcapacité. Elle ne me paraît donc pas opportune dans la conjoncture actuelle.

C'est ce dernier aspect qui me paraît le plus essentiel : les mesures que propose le groupe de travail me paraissent avoir l'énorme avantage d'esquisser une politique cohérente ; l'augmentation du poids total autorisé des camions me paraît aller à l'encontre de cette cohérence.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes respectueuses salutations.

Maurice BERNADET

FNTR
FEDERATION NATIONALE DES TRANSPORTS ROUTIERS

Annexe 4.10

Monsieur DOBIAS
Président de l'INRETS

2 Avenue du Gal Malloret Joinville

94114 ARCUEIL CEDEX

PARIS,
Le 11 Mars 1994

Monsieur le Président,

La FNTR a, dès l'origine, approuvé la **logique** même du **contrat de progrès** dont elle avait, en son temps, initié le principe.

Dans un contexte de crise à la fois conjoncturelle et structurelle, il apparaît en effet que seule **une remise à plat** des conditions d'exercice de notre activité puisse, par un **engagement conjoint** de toutes les parties concernées, éviter les mesures ponctuelles de saupoudrage et de compromis, et apporter les **solutions de fond qui s'attaquent aux causes plus qu'aux effets.**

Par ailleurs, la dynamique créée par cette **vaste mise en chantier** doit permettre de finaliser le stade du diagnostic et **faire passer dans les actes**, au niveau national et régional, les évolutions négociées.

Le contrat en lui même doit connaître une triple dimension indivisible -réglementaire, économique et sociale- et reposer sur un **double équilibre**.

Equilibre entre le **volet réglementaire et le volet économique** -celui-ci permettant celui-là- et équilibre à l'intérieur même du volet social entre **transparence et flexibilité**.

A ce stade, il nous paraît nécessaire de rappeler que la **volonté d'assainissement**, exprimée dans le premier volet réglementaire, doit se traduire par une politique de **contrôles "intelligents"** c'est-à-dire centrés sur les infractions graves, intégrant le comportement général de l'entreprise, coordonnés, ciblés par filières et par types d'infractions, exercés par des corps spécialisés, et dosés en termes de procédures et de sanctions.

6, rue Paul Valéry - 75116 Paris - Tél. : (1) 45.53.92.88
Télécopie : (1) 45.53.11.39 - Télex : Fédétri 648576 - Minitel : 3617 + SETR - CC. Postaux Paris 375.08A

Nous craignons que la réponse aujourd'hui apportée soit **plutôt intensive** et intégriste et souvent **déphasée** par rapport à l'essentiel.

La réforme du code pénal ne peut que renforcer cette analyse puisque les contraventions de 5ème classe -tel un défaut d'autorisation- sont désormais passibles, hors récidive, d'une amende de dix mille francs.

Nous demandons donc, dans le cadre du contrat de progrès, une **remise à niveau de l'échelle de la qualification des peines**.

En tout état de cause, la FNTR souligne le **travail réalisé** dans le cadre du contrat de progrès et la **capacité d'écoute** qui a permis d'intégrer les propositions faites.

Dans cet esprit, elle entend privilégier la conclusion du contrat sous réserve que soient repris :

- les amendements nécessaires,
- levées les hypothèques (calendrier et engagement de l'état),
- mesuré le volet social,
- confortée la dimension économique,
- tenu compte de la **dimension communautaire**.

A cet effet, nous vous prions de trouver ci-joint nos observations et propositions.

La FNTR ne pourrait, par contre, cautionner une application tronquée qui mettrait en cause les **équilibres indispensables**.

En tout état de cause, le contrat de progrès constitue une **opportunité** qui doit, sous réserve des principes énoncés, entraîner une **dynamique professionnelle**.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre haute considération.

LE PRESIDENT :

René PETIT

OBSERVATIONS RELATIVES AUX FICHES 24 À 29

La FNTR est associée aux observations transmises par l'UFT sur les fiches composant le volet social.

Certains points méritent cependant qu'y soit portée une attention particulière.

Sur un plan général, les travaux de l'atelier social ont mis en lumière la nécessité de trouver des solutions adaptées et réalistes au problème des conditions de travail et de rémunération des conducteurs routiers. La FNTR s'y est totalement associée dès lors qu'une telle démarche prenait en compte le pragmatisme qu'elle souhaite depuis longtemps voir prévaloir en ce domaine.

Les grandes orientations dégagées au travers des fiches (notion de temps de service, formation des conducteurs...) peuvent constituer les bases d'une poursuite fructueuse du dialogue social au sein des instances paritaires.

L'opportunité est incontestable et doit certainement être saisie mais sous réserve qu'elle ne conduise pas à la mise en place d'un dispositif qui rejoindrait les textes précédents restés lettre morte.

Pour ce faire, la FNTR tient à rappeler que :

☞ les efforts doivent porter prioritairement sur les domaines où des processus d'évolution significatifs peuvent être engagés de manière à provoquer un réel changement des comportements :

- processus de détermination et de plafonnement de la durée du temps de service, concept fondamental et pertinent notamment pour les conducteurs longue distance,
- mise en oeuvre de solutions adaptées en termes de rémunération au travers d'une prise en compte modulée du temps passé au service de l'entreprise,
- aménagement d'un régime de repos compensateur compatible avec les réalités de la profession.

Concernant plus particulièrement ce dernier point, un calendrier et des modalités particuliers d'application sont indispensables. En effet, l'équilibre interne des dispositions sociales, entre transparence et flexibilité, ne doit pas masquer les risques économiques majeurs encourus par les entreprises qui verraient leurs charges augmenter brutalement dans des proportions intolérables.

☞ la dimension européeenne doit être prise en compte dans le présent et pour l'avenir avant d'envisager toute évolution franco-française qui n'aurait pour effet que de pénaliser encore plus les entreprises ;

☞ tout doit être mis en oeuvre pour garantir une application effective et équitable des mesures sur lesquelles un accord pourrait être trouvé sauf à en compromettre l'existence même dès le départ.

OBSERVATIONS RELATIVES AUX FICHES 30 À 45

FICHE 30

Il convient d'accentuer l'effort de simplification d'accès aux crédits FRAC, permettre l'intervention des organisations professionnelles, élargir les domaines d'intervention et renforcer leur rôle dans les démarches qualité pouvant aboutir à une certification.

FICHE 31

L'introduction de modalités de régulation associant la profession est un apport positif par rapport au projet précédent qu'il conviendra de conforter.

FICHE 32

La FNTR et la CGMTR sont désireuses d'apporter leur contribution aux études à réaliser.

FICHE 33

La Fédération prend acte avec satisfaction des mesures envisagées qui correspondent aux propositions exprimées encore récemment au Ministre des Transports ; elle note particulièrement les aides spécifiques pour la mise à niveau des matériels existants.

FICHE 34

La définition des missions du CNR doit être fondamentalement centrée autour du rôle et de l'évolution de la T.R.R., de l'information tarifaire (notamment la diffusion des variations indiciaires des coûts) et du dialogue avec les chargeurs.

FICHE 35

La FNTR se félicite de la prise en considération de ses propositions qui conduise à une novation significative du contrat de transport.

FICHE 36

Ces propositions sont, dans l'ensemble, positives. Il paraît nécessaire d'insister sur les 2è, 3è, 4è et 5è en soulignant l'intérêt d'une véritable garantie délivrée exclusivement par un établissement professionnel

FICHE 37

Cette fiche revêt un intérêt particulier dans la mesure où elle met l'accent sur la triple notion de durée, de partenariat et de prévention. Elle doit donc être poursuivie et s'inscrire dans un contexte plus large.

FICHE 38

Ca va sans dire ... ça va mieux en le disant ... ça irait encore mieux en le faisant !

FICHE 39

La FNTR souscrit à cette analyse. Mais, de plus, une réflexion eut en cours au niveau du Comité Européen de Normalisation (CEN) depuis 2 ans sur la qualité dans les transports.

Un Technical Committée (TC) 320 a été créé. Par ailleurs, la Commission (CEE) a donné mandat au CEN pour rédiger une norme européenne pour le transport de matières dangereuses.

Le TC 320 aura à connaître de tous ces sujets.

L'AFNOR, Institut Français de Normalisation, représentant la France au CEN, a fait appel à contribution financière.

La FNTR a déjà beaucoup investi en temps, en compétence et en participation financière.

Le contrat de progrès doit prévoir les financements complémentaires nécessaires à la réalisation de la démarche.

FICHE 40

Le principe est intéressant mais les modalités de son application sont déterminantes. Celles-ci doivent être examinées en concertation avec la profession (groupe de travail).

FICHE 41

L'objectif est important mais la mise en oeuvre semble difficile dans les PME. Le seuil de 5 salariés paraît irréaliste.

En tout état de cause, cette organisation doit être reliée à l'introduction et appréciation de la portée des mesures nouvelles prévues pour la formation.

FICHE 43

La notion de vente à perte est sous-jacente dans cette fiche. Or, elle suppose une modification de l'ordonnance de 86 de portée par définition plus large que le seul transport routier.

Par ailleurs, cette notion incertaine et imprécise achoppera inévitablement sur la définition de prix de référence. Quoi qu'il en soit, il paraît dangereux d'agiter des solutions illusoires issues du passé.

Les propositions précises et simples faites par la Fédération sur la mise en observation des entreprises en règlement judiciaire n'ont pas été prises en compte dans cette fiche.

FICHE 44

Cette fiche va précisément dans le sens des propositions faites par la FNTR.

FICHE 45

Les prestations annexes au contrat de transport doivent faire l'objet **d'une instruction écrite préalable** de la part du donneur d'ordres (voir les propositions de la Fédération).

X
X X

Par ailleurs, il paraît indispensable d'envisager des dispositions (amortissement, provisions...) destinées à compenser la disparition du caractère dit **patrimonial des anciennes licences**.

PROPOSITIONS A CARACTERE LEGAL OU REGLEMENTAIRE AYANT POUR OBJECTIF L'ASSAINISSEMENT DE LA SITUATION ECONOMIQUE DU SECTEUR

I - SOUS-TRAITANCE

1) Réaffirmer la nécessité de l'application de la loi relative aux relations de sous-traitance

Les efforts devront être concentrés en priorité sur la recherche des comportements marginaux, caractérisés par :

- la pratique de prix anormalement bas,
- la pratique de marges exagérément fortes au regard du prix consenti,
- les conditions d'exploitation outrancièrement hors norme.

Ces points ont déjà été actés dans les travaux du groupe.

2) Rédaction de contrats tyhpes "sous-traitance"

Ces contrats types de sous-traitance (par affrètement, par location) intègreront en particulier le principe de la responsabilité du donneur d'ordres (professionnel du transport), ainsi que ceux issus de la loi relative aux relations de sous-traitance.

3) Identification des remetteurs de fret sur bourses télématiques

Afin d'améliorer la transparence des pratiques en matière de fret sur bourses télématiques, les remetteurs devront indiquer clairement leur dénomination sociale, la nature juridique de l'entreprise, le montant du capital social et le numéro de RCS, voire le numéro d'inscription au registre des transporteurs ou commissionnaires.

II - LA RESPONSABILITE DU DONNEUR D'ORDRES

Les conditions d'exploitation, en dégradation constante, imposent que le décret relatif à la responsabilité des donneurs d'ordres soit enfin utilisé.

La mise en oeuvre de la responsabilité du donneur d'ordres ne peut résulter que d'une responsabilité objective du chargeur, l'agent verbalisateur devant pouvoir verbaliser d'office au vue de documents et sans mise en cause de la part du transporteur.

Pour cela, il conviendra d'explorer les possibilités techniques offertes par le document de transport :

☞ les modalités de calcul de la rémunération du transporteur lorsque les temps alloués sont dépassés du fait de l'expéditeur, du commissionnaire, du destinataire ou de tout autre donneur d'ordres de fait.

Il convient donc :

• de rendre le texte applicable en le développant (décret d'application) ;

• d'intégrer cette obligation dans les contrats types.

IV - DERIVES DE L'APPLICATION DE LA LOI RELATIVE AU REDRESSEMENT JUDICIAIRE

Il est constaté de plus en plus fréquemment l'effet dévastateur des dérives nées de l'application de la loi relative au redressement judiciaire.

En effet, nombreux sont les exemples d'entreprises en redressement judiciaire, autorisées à poursuivre leur activité, qui du fait de l'effet protecteur de la loi de 85, ont des comportements économiques, tarifaires et sociaux parfaitement déloyaux.

Ces entreprises en "continuation d'activité" sont pratiquement dispensées de tout souci de rationalité, les dettes sont échelonnées, les poursuites individuelles gelées. La seule préoccupation devient le chiffre d'affaires sans souci de rentabilité, ce qui permet de se positionner sur le marché dans des conditions parfaitement déloyales (position du moins disant systématique), ce qui conduit à de graves concurrentes qui voient leurs marchés s'amoindrir ou s'écrouler.

Face à ces dérives, il convient de mettre sur pied un système qui garantisse un comportement économique raisonnable.

Ce système pourrait être mis en place par les mesures suivantes :

➜ Information sytématique des DRE par le Tribunal de Commerce dès qu'une procédure de redressement judiciaire est ouverte,

- Mention du redressement judiciaire sur l'inscription au registre,
- Retrait d'autorisations,
- Attribution d'autorisations temporaires.

➜ Information des administrateurs judiciaires des conditions spécifiques d'exploitation.

➜ Suivi par les DRE du comportement général d'entreprise et éventuelles sanctions :

- Retrait d'autorisations
- Mise en jeu de la responsabilité de l'administrateur.

Par ailleurs, et d'une façon générale, il convient de renforcer les sanctions et de les faire appliquer à l'encontre des entreprises qui ne communiquent pas aux greffes des Tribunaux de Commerce, leurs bilans et comptes annuels.

MODERNISATION DU DROIT DU TRANSPORT

I - SIMPLIFICATION DU DROIT FRANCAIS DES CONTRATS DE TRANSPORTS ROUTIERS DE MARCHANDISES ET HARMONISATION EUROPEENNE

L'environnement juridique du contrat de transport routier en France apparaît aujourd'hui de plus en plus inadapté aux exigences opérationnelles qui imposent clarté, rapidité, efficacité.

Par ailleurs, la poursuite de l'élaboration du Marché Unique Européen et notamment la libéralisation progressive du cabotage qui vient d'être actée, rendront de plus en plus difficile la situation des opérateurs et des usagers du transport du fait de la coexistence de deux régimes juridiques, l'un étant applicable aux opérations sur le marché français et l'autre aux opérations internationales.

Une modernisation du régime juridique français applicable est d'autant plus souhaitable que dans l'état actuel certains points de notre droit (art. 103 à 108 du Code du Commerce) et leurs multiples interprétations, sont source de confusions pour les opérateurs, confrontés à deux procédures distinctes et complexes. Cette situation conduit à de trop nombreux contentieux pour des affaires dont les enjeux économiques sont souvent modestes ; elle entraîne par ailleurs de nombreux retards dans les paiements, voire des compensations d'office.

Or, aucune directive européenne ne doit intervenir dans ce domaine du fait qu'il relève des autorités nationales en vertu du principe de subsidiarité ; par ailleurs, le seul dénominateur commun en Europe est la CMR, mais cette dernière ne couvre pas tout le champ contractuel alors que le droit français contient des dispositions fort utiles, en particulier l'approche pragmatique des obligations réciproques et des limitations de responsabilité par type de transport (contrat-type).

La modification du droit français du transport routier passe donc par l'intégration des dispositions de la CMR au régime juridique applicable au marché français, tout en conservant ses atouts spécifiques précités ; cette démarche a déjà été initiée dans d'autres pays européens.

La concrétisation d'une telle réforme nécessitera une procédure législative et aura des interférences sur l'ensemble du droit des transports. C'est pourquoi, le CNUT et la FNTR se sont rapprochés pour promouvoir ce projet qui doit rendre plus clairs et plus efficaces les rapports entre chargeurs et transporteurs.

Il apparaît souhaitable que le contrat de progrès reprenne dans ses conclusions cette volonté commune.

Compte-tenu de l'importance de la tâche à accomplir, de la diversité des compétences nécessaires, le CNUT et la FNTR vous proposent qu'en liaison avec votre collègue, le Ministre de la Justice, votre département crée une commission chargée d'élaborer un projet de réforme. Outre les représentants des administrations concernées, cette commission serait largement ouverte aux autres organisations professionnelles du

transport et à des spécialistes du droit.

II - PROPOSITION DE MODIFICATION DU PRIVILEGE DU TRANSPORTEUR (art 2102 C.CIV.)

L'article 2102 du Code Civil édicte au profit du transporteur un privilège sur la chose "voiturée" en garantie des frais de voiture et dépenses accessoires affairant à la "chose voiturée". Cela signifie qu'il n'a garantie sur la marchandises que pour les frais relatifs au transport de la marchandise qu'il vient de transporter.

Or, compte-tenu des délais de paiement, des débits d'office en bas de facture en cas de litige au mépris des règles de responsabilité, ce privilège n'a plus aujourd'hui aucune portée pratique, puisque le transporteur se sera dessaisi de la marchandise bien avant l'échéance de sa créance.

C'est pourquoi la FNTR propose, dans le souci de donner au transporteur tous les instruments nécessaires, de réformer ce droit de rétention en l'alignant sur les principes qui régissent le droit de rétention du commissionnaire fixé par l'art. 95 du Code de Commerce.

Le commissionnaire, en effet, "a privilège sur la valeur des marchandises à lui expédier, déposer ou consigner, par le seul fait de l'expédition, du dépôt ou de la consignation, **pour tous les prêts, avances ou paiements**" fait par lui soit avant la réception, soit pendant qu'elles sont en sa possession". Cela signifie qu'il a garantie des créances passées sur la marchandises qu'il détient au moment où il veut faire jouer son privilège.

Il s'agit là d'un outil extrêmement efficace en cas de retard de paiement ou de non paiement.

Moderniser le privilège du transporteur aujourd'hui désuet et sans efficacité, semble une proposition qui pourrait valablement trouver place dans le contrat de progrès.

PROPOSITIONS DE SIMPLIFICATIONS ET MESURES D'INCITATION ET DE SOUTIEN

1) Simplification à caractère administratif

- suppression de l'ordre de mission,
- simplification et harmonisation des délais de conservation des différents documents de transport,
- clarification des règles relatives aux inscriptions au registre du commerce et au registre des transporteurs. Il semble en effet que la règlementation ne soit pas appliquée de façon uniforme et qu'une circulaire ministérielle refixant les obligations à vérifier lors d'une inscription s'avère nécessaire,

- changement de nature juridique d'une entreprise :
  Aujourd'hui le changement de nature juridique entraîne pour l'administration disparition d'une entreprise et création d'une autre avec donc de nouvelles formalités, d'inscription au registre des transporteurs, nouvelle demande d'autorisations, etc...
  Une simplification s'impose donc lorsqu'il y a manifestement continuation de l'activité.

- obligations liées à la facturation :
  l'administration (DGCCRF), dans une circulaire d'interprétation des lois relatives au délai de paiement et à la transparence de la vie économique, fixe des règles très restrictives et parfaitement incompatibles avec les réalités professionnelles en matière de facturation pratiquement au coût par coût sauf dérogation qui ne peuvent excéder un délai de facturation de 10 jours.
  Il faudrait obtenir la prise en compte de la notion de contrat à exécution successive qui permet la facturation au terme de la période définie contractuellement (contrat d'affrètement de durée, contrat de remise à un messager, etc...).

2) Mesures d'ordre technique

- proposer que la règlementation française intègre, en matière de largeur des véhicules, la limite de 2.60 m,

- favoriser le passage aux 44 tonnes pour 5 essieux,

- longueur utile : prendre en compte la nécessaire harmonisation des conditions de concurrence par rapport à nos voisins européens.

3) Proposition ayant un caractère économique et financier

- élargir le champ potentiel d'intervention des FRAC pour qu'ils puissent prendre en compte les audits AFAQ ou AFNOR, qu'il s'agisse de pré-audit, d'audit de suivi ou d'audit de renouvellement de certification,

- favoriser l'accessibilité des entreprises de transport aux prêts à taux bonfié en prévoyant un circuit de distribution professionnel et non par le circuit bancaire classique.

• Formaliser l'instruction du donneur d'ordres :

En effet, il est aujourd'hui attendu un développement rapide de l'EDI.

Or dans ce cadre, les ordres de transport seront très précis, en particulier sur les lieux et heures de prise en charge et de livraison.

Si le donneur d'ordres peut formaliser très clairement son instruction en vue d'une transmission EDI, il peut tout aussi bien la formaliser dans les autres cas.

Il convient donc :

☞ d'exiger une instruction écrite du donneur d'ordres avec certaines mentions obligatoires, notamment en matière de délais et de temps d'attente ;

☞ de modifier les contrats types en conséquence.

• Contreseing du donneur d'ordres ou de celui qui remet effectivement le fret au transporteur (expéditeur réel).

Ce contreseing a pour but, d'une part, de recueillir l'acceptation des indications relatives au temps d'immobilisation du véhicule (heure d'arrivée, temps de chargement, heure de départ), mais également les indications relatives à la nature de la marchandise, son poids, etc.

Bien entendu, le destinataire sera soumis à la même obligation pour ce qui le concerne.

• Parallèlement, l'absence de contreseing sera une infraction à la charge de celui sur qui pèse l'obligation.

Cette absence pourra constituer un indice présumant l'incitation à l'infraction.

III - ADAPTER LE CADRE JURIDIQUE DU CONTRAT DE TRANSPORT AUX CONDITIONS MODERNES D'EXPLOITATION

RAPPEL : Nous ne revenons pas ici sur notre demande de réforme du droit des contrats de transport routier de marchandises par intégration des dispositions de la convention CMR, tout en préservant les acquis du droit français (contrats types - expertises judiciaires...).

Le contrat de transport est un contrat consensuel mais certaines dispositions d'ordre public viennent contrarier ce principe (ex : interdicion des clauses d'exonération de responsabilité du transporteur).

Il faut aller plus loin.

L'article 32 de la "LOTI" prévoit que le contrat est nul si il n'y a pas eu d'accord sur :

☞ l'estimation du temps nécessaire à l'exécution de l'opération ;

- rendre les prestataires de services, donc les transporteurs, bénéficiaires des fonds de garantie régionaux,

- favoriser, inciter et aider le regroupement d'entreprises,

- favoriser, inciter et aider le transport international :

  - promotion du pavillon français
  - implantation des entreprises françaises à l'étranger
  - faciliter les démarches commerciales à l'étranger

4) Mesures touchant au transport international et européen

- application de la clause du pavillon national dans les contrats pris en compte par la COFACE :
  En effet, celle-ci impose lorsque la COFACE intervient l'utilisation de transporteurs français pour au moins 75 % du coût du transport ce qui dans la pratique est très souvent détourné,

- attirer l'attention des autorités italiennes sur leurs pratiques de réquisition des documents du véhicule et du conducteur en cas d'immobilisation pour une infraction au code de la route. Cette pratique est parfaitement contraire aux dispositions communautaires et entrave lourdement les transporteurs français,

- harmonisation des conditions de contrôle et de sanction à l'égard des transporteurs étrangers.