Commissariat général du Plan

CONTRAT DE PROGRÈS POUR LE TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

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

Rapporteurs Généraux

Philippe Maler
Direction des Transports Terrestres
Gérard Halaunbrenner
Commissariat général du Plan

Rapporteurs

Marc Papinutti
Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
Yves Bonduelle
Direction des Transports Terrestres

Mars 1994

SOMMAIRE

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

RAPPORT DU GROUPE DE TRAVAIL

15 MARS 1993

RAPPORT

Monsieur le Ministre de l'Équipement, des Transports et du Tourisme m'a demandé de poursuivre la mission confiée en définissant le contenu éventuel d'un contrat de progrès liant les aspects social et économique de transport routier de marchandises.

Le Commissariat Général du Plan a mis sur pied un groupe de travail comportant les représentants des administrations concernés (Budget, Économie, Justice, Transports, Travail), des organisations professionnelles et syndicales et de personnalités qualifiées.

Le groupe de travail s'est réuni en ateliers spécialisés et s'est efforcé de définir une approche consensuelle de l'avenir du transport routier de marchandises, et des principales actions indispensables pour atteindre l'objectif ainsi déterminé.

Avant de rappeler les premières propositions d'urgence présentées le 7 octobre 1993 au Ministre, et de présenter un nouvel ensemble de propositions, il n'est pas inutile de rappeler quelques aspects significatifs du transport routier de marchandises.

I - LE CONSTAT

1 - Le transport routier de marchandises en France

Le transport routier est le mode de transport de marchandises dominant en France et en Europe. Sa croissance a été forte à cause de ses caractéristiques de rapidité, de desserte de porte à porte sur l'ensemble du territoire, de disponibilité et de prix. Cette remarquable croissance a été obtenue par des gains de productivité importants dus à la qualité du matériel, (robustesse, longévité), au développement du réseau autoroutier, au changement de nature des marchandises et à l'inlassable travail des hommes, chefs d'entreprises, artisans et salariés.

Malgré cette croissance, ou à cause d'elle, la profession n'a pas su faire face à deux aspects importants de son développement :

- le maintien de prix suffisamment rémunérateurs pour faire face à l'avenir des entreprises,

- l'amélioration des conditions de travail des personnels, salariés ou artisans, notamment pour ce qui concerne les horaires des conducteurs travaillant sans retour habituel à domicile tous les jours.

./...

Elle constitue l'illustration de la "concurrence ruineuse" telle que décrite dans les traités d'économie ; la déréglementation effectuée en matière de tarifs et prix a fait perdre les repères anciens, même si la tarification routière obligatoire (TRO) avait été tournée par les entreprises[1]. Dans les dernières années, une certaine déréglementation de l'accès au marché, en dépit des garde-fous de la directive d'accès à la profession, a constitué un excès de capacité d'entreprises nouvelles, excès qui s'est révélé économiquement préjudiciable, dès l'apparition de la stagnation puis de la récession économique, sur la santé économique et sociale des entreprises de transport routier de marchandises.

Deux autres caractéristiques doivent être rappelées pour mieux apprécier l'évolution du secteur du transport routier de marchandises :

- L'amélioration de la situation économique et financière des entreprises pendant les périodes de bonne conjoncture, si elle a permis de faire progresser les conditions sociales, n'a pas résolu le problème spécifique de la durée de travail des conducteurs.

S'agit-il de rapports de force, de culture des entreprises ?

Sans doute est-ce lié aux deux, mais force est de constater que les améliorations économiques et financières des entreprises n'ont pas suffisamment été mises à profit par les partenaires sociaux pour modifier significativement cette situation depuis plus de 10 ans.

- Si le transport routier dans son ensemble constitue le mode dominant du transport de marchandises, le marché parait, dans la plupart des cas, être dominé par les entreprises de chargeurs de plus en plus attentives à faire jouer la concurrence et qui ont à cet effet recruté des cadres compétents en logistique et transports. Prestataires de service mobilisant des investissements lourds, les transporteurs n'ont pas suffisamment été perçus par les pouvoirs publics comme pouvant être éligibles aux mêmes mesures que les entreprises industrielles. Pour des raisons diverses, la profession n'a pas pu et su se donner le positionnement en image d'autres professions telles que l'agriculture, les travaux publics ou le bâtiment. Il n'en est pas nécessairement de même à l'étranger, en particulier, aux Pays-Bas.

- L'engrenage de cette position trop souvent subordonnée en matière de conditions de transport et prix, aggravée par l'individualisme d'une profession majoritairement liée à des métiers non sédentaires, entraîne également un accroissement des risques de circulation liés aux horaires de travail pratiqués, au non respect du code de la route (vitesse, surcharge), à une formation insuffisante, comme l'ont mis en évidence divers accidents spectaculaires impliquant des poids lourds.

L'ensemble du groupe de travail a clairement mis en évidence le danger de poursuivre un développement contraire à la sécurité et à un fonctionnement social et économique convenable des entreprises. Il s'agit d'une question d'éthique des entreprises, liée à l'image du transport routier dans la population, qui implique une modification de la culture dominante de la profession indispensable dans un État de droit.

./...

[1] : Le tarif routier de référence qui a remplacé la tarification routière obligatoire n'a pas vraiment joué son rôle pédagogique, sauf en ce qui concerne son évolution en pourcentage.

2/ Quel transport routier à l'avenir ?

L'avenir n'est pas seulement français ; il est européen car le marché est largement européen et la compétition entre entreprises s'exerce, par une libre prestation de service, sur l'ensemble du territoire européen.

Ce cadre élargi de compétition ne doit pas empêcher le transport routier de participer au développement économique dans de nouvelles conditions assurant une meilleure sécurité pour les tiers et les salariés, dans un environnement social et économique acceptable.

La productivité du transport routier de marchandises doit s'accommoder d'une réduction programmée des heures de travail, en vue de respecter, à la fois, le règlement communautaire sur les temps de conduite et de repos et la future directive, en cours de discussion, relative au temps de travail. S'agissant de conducteurs conduisant des véhicules lourds parmi d'autres usagers de la route, cette évolution constitue un impératif de sécurité dont l'État est le garant. Cette évolution est le coeur du contrat et elle doit en constituer le moteur.

Les conditions économiques du transport routier doivent être à même de permettre aux entreprises d'assurer cette sécurité et un fonctionnement dans le respect des réglementations sociales et du Code de la Route. Il est constaté que 35 % en moyenne des retours s'effectuent à vide. Aussi, peut on imaginer un développement différent privilégiant le système de lignes régulières exploitées avec double équipage et/ou en navette ou en étoile, ainsi que l'emploi du transport combiné sur les axes principaux. Il en résultera, en règle générale, une hausse inéluctable des prix du transport à grande distance, compensée partiellement par des gains possibles de productivité concernant les temps d'attente aux chargements et déchargements, et la recherche de taux de remplissage plus élevés.

C'est cette image d'un transport routier assaini :

- secteur clé de la compétitivité industrielle et commerciale,

- apportant une contribution positive à la promotion de la sécurité routière,

- facteur de progrès social pour les hommes qui y travaillent, notamment les conducteurs,

que le groupe de travail a souhaité définir. Sur des objectifs concrets et chiffrés, entreprises, salariés et artisans ayant une même vision de leur avenir, imposeront ainsi un nouveau mode de développement.

./...

II - LES PROPOSITIONS D'ACTIONS

Les premières mesures d'urgence ont fait l'objet de propositions début octobre 1993 ; le texte du rapport provisoire figure en annexe 3.

Ces mesures ont porté sur cinq chapitres :

- l'accès à la profession,
- l'accès au marché,
- le contrôle,
- le système de sanctions
- l'information.

et sont décrites dans les fiches 1 à 23.

Elles ont fait l'objet, pour leur quasi-totalité, de décisions positives prises par le Ministre de l'Equipement, des Transports et du Tourisme et annoncées dans sa conférence de presse du 16 décembre 1993 après consultation des organisations professionnelles patronales et syndicales.

Les nouvelles propositions portent sur trois chapitres :

- le chapitre social,
- le chapitre économique,
- l'organisation professionnelle.

Les mesures proposées sont décrites dans les fiches 24 à 46.

1/ Le social

Il est le coeur du dispositif, car il est lié à la sécurité et au souci d'attirer et de maintenir dans la profession des hommes de qualité. La principale proposition concerne la réduction programmée des temps de travail des conducteurs ne rentrant pas habituellement à domicile (fiche 29). Elle suppose au préalable une transparence des conditions réelles (fiche 24), une renégociation de la rémunération garantie, ainsi qu'une revalorisation des salaires conventionnels liée à une réduction du montant des primes[2], en vue de tendre par étapes vers les horaires tels qu'ils seront définis par une directive communautaire annoncée faisant suite à celle du 23 novembre 1993 relative à l'aménagement de la durée de travail. Cette évolution est basée sur l'engagement ferme des organisations patronales et syndicales, cautionné par l'État qui s'engage à concentrer les contrôles et sanctions sur les situations à la limite des étapes successives. Les sanctions auront pour objet d'éliminer les situations au-delà des limites convenues, voire d'éliminer les entreprises qui n'accepteraient pas les règles convenues. Cette démarche, si elle est difficile pour tous, est la seule réaliste pour tenir compte des écarts constatés entre la réalité et la réglementation.

./...

[2] : Avec suppression réelle des primes kilométriques contraires à la sécurité

D'autres propositions portent sur la généralisation, par étapes, de la formation initiale des conducteurs professionnels et de leur formation continue pour des raisons liées à la sécurité (conduite, chargement, comportement, hygiène de vie, vigilance et fatigue) (fiches 25 et 26) avec l'aide de l'État. L'exigence d'une formation initiale améliorée doit être prioritaire malgré l'avis partagé du patronat.

Simultanément, l'État apportera son aide aux entreprises qui proposeront de modifier leur organisation pour permettre des innovations sociales allant dans le sens du progrès pour les personnels (fiche 28).

Enfin, bien que cette mesure ne constitue pas la première priorité, car non liée à la sécurité, les organisations patronales et syndicales s'efforceront de revoir les qualifications professionnelles afin que celles-ci soient mieux liées aux conditions réelles d'exercice des divers métiers du transport routier, à leurs sujétions et au développement de la responsabilité des salariés (fiche 27). Ces modifications se traduiront par un réaménagement des salaires conventionnels entraînant nécessairement une hausse de la masse salariale évaluée à moins de 5 %.

L'ensemble des mesures proposées entraînent un coût difficile à estimer, car l'importance des primes actuelles a permis de compenser en partie le niveau peu élevé du salaire conventionnel ou réel. La transparence des horaires de travail entraînera leur paiement réel, le montant des primes sera nécessairement réduit. Les nouveaux modes d'organisation et les réductions d'horaires nécessiteront des embauches nouvelles qui accroîtront la masse salariale à la charge des entreprises. On peut estimer qu'à terme la masse salariale globale devra augmenter de 10 à 15 %, à conditions inchangées de productivité. Ce qui est faible par rapport au coût total des biens et services et par rapport à l'indice des prix à la consommation, et doit être étalé sur plusieurs années.

Il n'est guère normal que ce coût ne puisse être calculé, à cause de l'inexistence de données statistiques fiables sur les temps réels de travail et les salaires et primes réellement perçus. Un véritable observatoire social devra être créé pour permettre de suivre avec précision les évolutions réelles et leur coût (fiche 42).

L'évolution sociale du secteur implique un dialogue social encore plus intense, dialogue qui n'est pas facilité par la grande diversité des structures d'entreprises, leur taille et la nature des métiers qui y sont exercés. Les moyens des organisations syndicales sont également très limités.

Pour contourner cette difficulté, les partenaires sociaux ont pris l'initiative de négocier par secteurs d'activités et par grands thèmes et ont ainsi abouti à des accords. Cette approche doit être poursuivie pour ce qui concerne les diverses activités des transports de marchandises.

L'efficacité des négociations entre partenaires sociaux est liée à la fois à la volonté d'aboutir, qui n'est pas en cause, comme le montrent les récentes avancées conventionnelles, et aux moyens notamment humains d'analyse et préparation des propositions, ce qui suppose un droit syndical adapté à la participation effective aux réunions paritaires ou tripartites.

./...

Il convient de faciliter le fonctionnement paritaire des comités des sanctions administratives et des observatoires sociaux, national et régionaux en assurant aux délégués syndicaux une protection juridique, ainsi que la prise en charge par l'Etat des pertes de salaires pour l'employeur, des frais de mission et de déplacement des intéressés, ainsi que celle de missions d'observation ou d'enquête qui pourront leur être confiées dans ce cadre. Ces modalités peuvent être analogues à celles applicables aux conseillers prud'hommaux. Les organisations syndicales souhaitent que des locaux puissent être mis à leur disposition dans les centres routiers. Cette demande n'est pas illégitime compte tenu, en particulier, du nombre très important des entreprises de petite taille et il serait souhaitable qu'elle soit discutée par les partenaires sociaux au plan national et mise en oeuvre au plan régional avec le concours des directeurs régionaux de l'équipement.

2 - L'économique

La question centrale est celle du niveau des prix sur certains marchés, notamment celui des transports de lots complets à grande distance. Le réajustement des prix nécessité par la situation financière actuelle des transporteurs et l'amélioration des conditions sociales n'apparaît pas possible, dans les circonstances actuelles, à beaucoup d'acteurs économiques. Et pourtant, il n'y a guère de choix, s'agissant en définitive de sécurité.

L'UNOSTRA a souhaité que la T.R.O. soit rétablie, tenant compte de l'arrêt du 17 Novembre 1993 de la Cour Européenne de Justice de Luxembourg ne jugeant pas incompatible sur le plan juridique la tarification obligatoire allemande[3]. Ce point de vue n'a pas été soutenu pas les autres organisations et les chargeurs qui souhaitent garder une liberté de négociation des prix. Il n'est pas non plus soutenu par l'État, car il serait dérogatoire par rapport à la règle générale. La profession a eu dans les dernières années des difficultés pour observer cette tarification et ne dispose plus guère de moyens réels pour en assurer le respect.

Cette demande met cependant pleinement en évidence l'inefficacité du tarif de référence, dont la seule utilité semble porter sur le calcul de l'évolution périodique des coûts des facteurs. En particulier, ce tarif ne semble que rarement mis en avant pour la négociation des prix. La demande de l'UNOSTRA constitue une excellente opportunité pour revoir le bien fondé et le rôle du tarif routier de référence calculé par le Comité National Routier et son rôle dans le domaine pédagogique (cf. fiche 34). Sans que l'application de ce tarif devienne obligatoire, il serait possible de proposer que, pour les artisans, qui ont le plus de difficultés à négocier les prix, un prix nettement inférieur au tarif de référence constitue une présomption pour justifier une enquête pour vente à perte. Il serait souhaitable que la profession mette à l'étude la question du bien-fondé de la tarification routière de référence et, par conséquent, l'évolution des missions du CNR.

./...

[3] Depuis la tarification routière obligatoire allemande a été supprimée

Les mesures proposées ont pour objet de renforcer la situation des transporteurs dans la négociation avec les donneurs d'ordres ; elles peuvent être regroupées de la manière suivante :

* Conforter la loi relative à la sous-traitance au moyen de dispositions pratiques d'application, et éliminer la sous-traitance sans véritable valeur ajoutée destinée à contourner les règles de sécurité comme la sous-traitance en cascade de lots complets (fiches 16 et 44).

* Faciliter la mise en oeuvre de la responsabilité du donneur d'ordres, en formalisant mieux les ordres de transport (fiche 35),

* Adapter le cadre juridique du contrat de transport aux conditions modernes d'exploitation et en rééquilibrer les conditions d'exécution entre partenaires (fiche 45),

* Faciliter l'accès des petites et moyennes entreprises par des aides à la mise au point de regroupements (fiches 30 et 46),

* Revoir les conditions d'établissement des éléments constitutifs des coûts, assurant le respect absolu de la sécurité (fiches 34 et 41),

* Assurer une information plus précise entre transporteurs et chargeurs sur les relations entre conditions de travail - sécurité - productivité et prix (fiche 41),

* Assurer le suivi détaillé des situations à problèmes (fiche 43),

* Assurer avec efficacité les contrôles de l'Etat sur l'accès et les conditions d'exercice de la profession tels que proposées dans le rapport intermédiaire, avec mention spécifique pour les entreprises en redressement judiciaire et préparer l'évolution liée à la généralisation du cabotage (fiche 31).

L'ensemble des mesures proposées s'efforce de donner aux transporteurs les moyens de mieux formaliser les prestations à effectuer, d'expliciter leurs conditions d'exploitation dans le respect des règles de sécurité et de situer les responsabilités entre chargeurs et transporteurs. L'amélioration du cadre de négociation des conditions d'exécution du contrat de transport devrait permettre de conduite à la définition de la juste rémunération définie à l'article 6 de la LOTI.

Une évolution favorable des conditions économiques générales pourra alors permettre aux transporteurs d'obtenir plus facilement, compte tenu des éléments de productivité, les niveaux de prix correspondant à cette juste rémunération.

./...

Le rôle de l'État consiste à organiser les conditions nécessaires pour que les transporteurs puissent procéder aux ajustements de prix : trois catégories d'actions ont été ou sont proposées :

- un contrôle plus strict de l'accès à la profession qui a un effet indirect sur la capacité de transport,

- un contrôle des conditions d'exercice de la profession qui a pour objet d'éliminer les situations de concurrence les plus malsaines et les entreprises qui se livrent à cette concurrence,

- compte tenu d'un recul du partenariat, une information approfondie des chargeurs sur l'impossibilité de maintenir la situation actuelle contraire à la sécurité publique et leur intérêt à développer un partenariat équilibré avec les transporteurs dans une vision d'avenir, ainsi que sur leur responsabilité en cette matière, notamment dans le cadre du décret du 23 juillet 1992 sur la responsabilité des donneurs d'ordres.

Le rôle de la profession est de bâtir des argumentaires précis sur la relation conditions de travail - sécurité - productivité - prix afin que les chargeurs comprennent que la situation actuelle ne peut subsister, que leur responsabilité peut être engagée et que l'organisation même du transport doit être revue notamment pour les transports à longue distance, n'impliquant pas le retour habituel du conducteur à domicile.

Cette campagne d'information doit être menée aux divers niveaux professionnels (CNPF, CGPME, AUTF, Offices des Transports, Assemblée des Chambres de Commerce et d'Industrie) et au plan régional correspondant, à l'initiative conjointe de l'État et de la profession.

Elle doit être complétée par des informations spécifiques concernant des catégories d'industries ou de situations de transport posant problème (denrées périssables, express) à partir de contrôles approfondis correspondants.

C'est dans ce contexte que les transporteurs auront à négocier leur prix ; l'objectif n'est pas d'obtenir immédiatement les relèvements de prix que la situation économique actuelle ne permettrait pas facilement, sauf pour les cas inacceptables, mais de se mettre en situation pour qu'ils puissent le faire dès que la conjoncture économique le permettra. Dans un premier temps, des mesures immédiates de productivité doivent pouvoir être négociées par exemple sur les temps d'attente aux lieux de chargements et de déchargements, voire sur les délais de transport, et sur l'amélioration du taux de remplissage des véhicules. Les applications en cours de développement et d'expérimentation de la télématique embarquée faciliteront cette évolution ainsi que la généralisation de l'approche qualité (fiche 39).

./...

Pour s'aider à cette négociation, les entreprises de transport routier auraient intérêt à généraliser l'établissement de plans d'exploitation explicites montrant comment elles doivent organiser leur exploitation pour observer les réglementations engageant la sécurité. C'est ce qu'à fait le secteur des transports de matières dangereuses en s'inspirant de la directive SEVESO, à l'initiative conjointe des chargeurs, des transporteurs et des assureurs. Une initiative semblable est souhaitable pour divers secteurs posant problème (denrées périssables, express, etc.). Elle peut provenir d'une initiative conjointe de la profession et de l'État à défaut d'être imposé par ce dernier (fiches 37 et 41).

Il est souhaitable que l'État apporte également une possibilité de productivité externe, par exemple, en accroissant le poids total en charge des ensembles routiers de 40 à 44 tonnes pour 5 essieux, ce qui procure environ 15 % de gain de productivité pour les entreprises susceptibles d'utiliser pleinement ce gain de charge utile ; ce gain de productivité a pour objet de compenser une évolution réelle des coûts internes du transport, notamment dans le domaine social et non d'apporter une diminution de prix aux chargeurs (fiche 33).

Revaloriser les prix de transport nécessite une action concertée de la profession, en liaison avec l'État, basée sur une volonté exprimée par tous les acteurs de renverser l'évolution passée, à partir du constat de la nécessité absolue d'améliorer significativement la sécurité du transport routier.

3 - L'organisation

Par rapport à d'autres branches, la diversité des métiers du transport routier de marchandises a pour conséquence une diversification des organisations patronales représentatives entraînant également une participation différente dans les organismes rattachés, et les organismes de formation AFT-IFTIM et PROMOTRANS, ainsi que dans la représentation patronale l'UFT.

Cela nuit certainement à la lisibilité de l'ensemble, mais ce n'est pas l'essentiel. Cela nuit également à une politique qui soit suffisamment unitaire. Le comité de liaison n'est pas spécifique au transport routier, dépassant l'aspect purement routier. Un comité restreint routier réunissant les présidents d'organisation a été mis en place, mais il ne les rassemble pas toutes et sa structure doit encore être valorisée.

Cependant l'essentiel n'est peut être pas au plan national car la réalité de la régulation du transport routier se situe sans doute au plan régional voire plus local.

Trois missions sont essentielles dans le cadre du contrat de progrès :

- l'observation économique et financière,
- l'observation sociale,
- la régulation des marchés du transport de marchandises.

./...

Elles doivent être développées à l'initiative conjointe du Ministère (DTT) et de la profession, dans un cadre clairement formalisé.

L'observation économique et financière porte sur l'évolution des trafics, des coûts, prix du transport routier de marchandises, délais de paiement et la situation financière des entreprises (marges, investissements). Elle est assurée essentiellement par l'OEST pour l'État, le CNR et la base SAFIDELT pour la profession. Une plus forte coopération est souhaitable entre ces divers organismes, afin que les données observées soient plus désagrégées et distinguent mieux les diverses catégories de transport et d'entreprises. Outre cet observatoire national, il est souhaitable de renforcer les observatoires régionaux ou inter-régionaux correspondant aux grands chantiers identifiés par la DATAR ou d'autres cohérences géographiques. Le CNT et les CRT constituent les lieux naturels de la discussion des résultats de l'observation.

L'observation sociale est, elle, à mettre en place dans la mesure où les données disponibles relatives aux temps effectifs de conduite, aux temps effectifs de service, aux rémunérations (niveau et décomposition), aux qualifications et à l'emploi sont nettement insuffisantes. Dans ce domaine, il y a également lieu de coordonner l'observation entre le niveau national et les niveaux régionaux ou inter régionaux. L'OEST pour l'État, en liaison avec l'IGTMOT, l'UFT et les organisations syndicales doivent concourir à cette observation sur la base d'un cahier des charges précis comportant des enquêtes spécifiques s'appuyant sur les statistiques générales obtenues auprès des entreprises. Il s'agit d'obtenir les indicateurs nécessaires au suivi du progrès social, énumérés ci-dessus, par catégories de marché et d'entreprises, ce qui suppose de mettre à la disposition de l'observatoire social à créer auprès de l'OEST, les moyens humains et financiers suffisants pour rassembler les données nécessaires. La profession (organisations patronales et syndicales) aura à participer à la mise au point des indicateurs et au recueil des données nécessaires ainsi qu'à leur interprétation tant au niveau national qu'aux niveaux régionaux (fiche 42).

Ces deux missions, dont la seconde est nouvelle, n'impliquent pas par elles-mêmes une organisation nouvelle de la profession, car elles peuvent être menées, au moins dans une première période, à l'initiative de l'État et à partir de l'OEST, en liaison étroite avec la DTT et l'IGTMOT. Mais il est plus que souhaitable que ces missions soient suffisamment prises en charge par les organisations professionnelles et syndicales pour l'observatoire social afin qu'à plus long terme celles-ci jouent le rôle prépondérant qui doit leur revenir. Cela suppose la prise en charge des prestations des organisations syndicales par l'Etat.

./...

La troisième mission est relative à la régulation des marchés et concerne plus directement les organisations professionnelles. Les commissions des sanctions administratives, au niveau régional, constituent le lieu privilégié d'examen des déséquilibres du marché (offre/demande/prix/sous-traitance). L'instance nationale, au niveau de la DTT et du CNT, permettra de faire la synthèse des discussions et actions régionales et ainsi de dégager les orientations politiques globales. Cependant, comme ceci a été bien mis en évidence, lors des discussions du groupe de travail, l'apport de la profession est essentiel pour corriger la situation actuelle. Les divergences entre organisations ne doivent pas nuire à l'efficacité de l'action professionnelle pour les remises en ordre qui s'imposent. En dehors de la formation réglementaire constituée par la CSA, destinée à formuler un avis sur des sanctions, il parait souhaitable que soit constituée, au plan régional auprès du DRE, une instance professionnelle réunissant toutes les organisations professionnelles pour examiner la situation globale de la branche dans la région en termes de :

- situation sur les marchés,
- déséquilibres,
- évolution de la sous-traitance,
- évolution des prix, notamment en sous-traitance,
- situations de concurrence déloyale,
- éventuelles difficultés avec certaines catégories de chargeurs.

Cette instance pourrait être, par exemple, soit informelle, ce qui est le souhait de la profession, soit un sous-comité du comité régional des transports, ou toute autre organisation spécifique. Mais cette situation ne peut être que provisoire, car il n'est pas normal que les seuls lieux de rencontre de la profession le soient à l'initiative de l'administration. Elle pourra faire appel à des sociétés spécialisées qui suivent la situation des entreprises et peuvent ainsi alerter les professionnels et l'administration suffisamment tôt.

La participation des chargeurs à ces formations régionales ne constitue pas une nécessité, mais les transporteurs auront avantage à trouver des lieux de rencontre périodiques avec les offices de transport et les chambres de commerce et d'industrie.

Les organisations professionnelles devront s'efforcer de trouver, par elles-mêmes, dans le but d'accroître l'efficacité de leur action, une structure plus intégrée leur permettant d'organiser leurs initiatives au niveau régional et au niveau national.

Un dispositif unitaire, par exemple une confédération regroupant les organisations professionnelles spécifiques, n'est sans doute pas possible à court terme ; mais il serait très souhaitable que toutes les organisations professionnelles trouvent un lieu habituel de rencontre et participent toutes à l'UFT et à l'orientation du CNR.

./...

4 - Rôle de l'État

Les missions de l'État, dans le cadre du contrat de progrès, relèvent de trois préoccupations principales :

- assurer la nécessaire évolution de la réglementation (accès à la profession, accès au marché, sécurité, conditions de travail) (fiches 2 à 6) à la fois au niveau national et au niveau européen. La recherche de la cohérence entre la future directive sur les conditions de travail et le règlement communautaire relatif aux temps de conduite et de repos est essentielle. De même est essentielle la définition dans les plus brefs délais d'un chronotachygraphe électronique inviolable. Le Gouvernement français devra relancer le débat européen sur ces sujets afin que la Commission européenne fasse des propositions précises sur ces deux points.

- assurer un contrôle efficace, mais non tatillon de ces réglementations afin d'assurer sans compromis la sécurité du transport routier et le jeu normal de la concurrence, en liaison avec la profession (organisations patronales et syndicales) et d'organiser le contrôle sur la base des stipulations du contrat (fiches 7 à 16).

- favoriser les initiatives pour permettre aux entreprises de faire évoluer, dans le sens du progrès social et de la sécurité, le mode d'organisation de leur production (relais, double équipage) et la qualification professionnelle des chefs d'entreprise et des salariés et faciliter ainsi le développement de l'emploi.

Il convient naturellement que l'État mette en place les moyens d'observations économique et sociale adéquats, afin de disposer d'indicateurs précis relatifs à la situation économique et sociale des divers secteurs du transport routier de marchandises.

Concernant les moyens financiers, il est proposé :

- d'accroître d'une centaine d'emplois les moyens de contrôle de la DTT et de l'IGTMOT, en plus des créations prévues au budget 1994, avec les moyens de fonctionnement modernes (aires d'immobilisation, lecteurs de disques et appareils de lecture des chronotachygraphes électroniques en cours de définition) ainsi qu'assurer aux agents des frais de déplacement et primes de nuit suffisants,

- de doter l'ensemble des observatoires nationaux et régionaux de 10 MF de crédits annuels supplémentaires pour le fonctionnement (notamment participation des organisations syndicales) et les enquêtes spécifiques,

- de doubler les crédits annuels des FRAC pour les entreprises de transport pour financer des missions de conseils en gestion et en organisation (fiche 30),

- de prendre en charge, pendant cinq ans, une partie du surcoût de la formation des salariés, évalué en phase finale de généralisation à 200 MF/an (fiche 25),

./...

- d'appliquer les dispositions prévues par la loi quinquennale sur l'emploi pour les emplois créés pendant la même période par diminution des horaires de travail,

- de mettre en place une aide à la cessation d'activité, avec destruction du matériel, pour les artisans et petits entrepreneurs souhaitant abandonner la profession de transporteur, sur la base d'une indemnité moyenne de 200 000 francs. Pour un artisan utilisant un véhicule et pour les PME employant au plus 5 salariés affectés à la conduite sur la base d'une indemnité additionnelle de 50 000 Francs par véhicule possédé en pleine propriété. Un crédit de formation de 20 000 F serait également alloué à chaque salarié concerné. Cette mesure est couplée avec une aide au regroupement des entreprises les plus petites (fiches 40 et 46) et de possibilités supplémentaires de financement (fiches 32, 36).

Concernant d'autres dispositions destinées à alléger les charges des entreprises dans le contexte actuel défavorable du marché, trois propositions ont été discutées par le groupe :

- la création d'un carburant spécifiquement professionnel. Il n'appartient pas au groupe de faire des propositions précises sur cette question qui fait l'objet, entre temps, d'un examen interministériel sur la demande du Premier Ministre, mais le groupe a souhaité que l'évolution de la fiscalité pétrolière fasse, à l'avenir, l'objet d'une programmation à moyen terme.

- l'accroissement du poids total en charge des ensembles et trains routiers à 44 tonnes pour 5 essieux. Cette mesure est demandée par la majorité de la profession pour assurer une meilleure compétitivité nationale vis-à-vis des pays étrangers bénéficiant déjà d'un poids total en charge de 44 T, contrer les avantages de la concurrence étrangère et accroître la productivité. Outre ses effets défavorables sur l'évolution du transport combiné et du transport ferroviaire, cette mesure n'a de sens que si la productivité ainsi apportée profite directement à l'amélioration de la situation financière des entreprises de transport et à l'amélioration des conditions de travail des salariés (fiche 33).

Pour qu'il n'en soit pas ainsi, il faut que cette mesure compense l'accroissement de coût du transport routier provenant d'une meilleure organisation de la sécurité et de l'amélioration des conditions de travail dans les entreprises comme proposé dans la partie 2. Le calendrier doit être lié aux étapes du calendrier du volet social et au constat d'une diminution réelle des heures d'activité des conducteurs routiers qui ne reviennent pas tous les jours à leur domicile.

- de l'amortissement fiscal des licences patrimoniales, tenant aussi compte des investissements effectués par les entreprises pour l'accès au marché.

Enfin, les transporteurs routiers ont insisté sur l'importance pour l'économie de entreprises du développement du réseau autoroutier selon les modalités arrêtées par le Gouvernement.

Les avis exprimés par les participants au groupe de travail sont rassemblés en annexe.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

CONTRAT DE PROGRES

TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

FICHES 1 à 46

15 MARS 1994

LISTE DES FICHES

./...

FICHE 15 - *Chronotachygraphe - Décision communautaire sur un appareil informatisé et répression accrue des fraudes -*

FICHE 16 - *Application ciblée de la loi sur la sous-traitance routière -*

FICHE 17 - *Sécurité et prévention des accidents du travail -*

FICHE 18 - *Contacts entrants/organisations professionnelles -*

FICHE 19 - *Information professionnelle -*

FICHE 20 - *Label de qualité -*

FICHE 21 - *Modification du privilège du transporteur -*

FICHE 22 - *Amélioration du partenariat -*

FICHE 23 - *Inspection du travail (transports) -*

FICHE 24 - *Décompte des temps et bulletin de salaire -*

FICHE 25 - *Formation des conducteurs routiers -*

FICHE 26 - *Développement de la formation continue dans les transports -*

FICHE 27 - *Professionnalisme et classifications -*

FICHE 28 - *Mesures innovantes pour l'emploi et l'organisation du travail -*

FICHE 29 - *Réduction des temps d'activité des conducteurs routiers -*

FICHE 30 - *Mieux utiliser les crédits d'aides au conseil*

FICHE 31 - *Evolution du système de régulation de l'accès au marché de transport intérieur*

FICHE 32 - *Information financière*

FICHE 33 - *Poids et dimensions*

FICHE 34 - *Approfondissement des missions du CNR*

FICHE 35 - *Documents de transport*

./...

FICHE 36 - *Mesures financières*

FICHE 37 - *Partenariat assurances*

FICHE 38 - *Infrastructures de transport*

FICHE 39 - *Qualité*

FICHE 40 - *Aide à la cessation d'activité d'entreprises artisanales*

FICHE 41 - *Organisation de la sécurité dans les transports routiers*

FICHE 42 - *Création d'un observatoire social*

FICHE 43 - *Lutte contre les pratiques faussant le bon fonctionnement du marché*

FICHE 44 - *Clarification de l'exercice de la sous-traitance*

FICHE 45 - *Contrat de transport*

FICHE 46 - *Regroupements d'entreprises*

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 1

GEL TEMPORAIRE DES DELIVRANCES D'AUTORISATION

OBJET DE LA MESURE

Pour la délivrance des autorisations, le préfet apprécie les demandes formulées par les entreprises en fonction des besoins de l'économie régionale.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Dans la période actuelle de surcapacité, geler temporairement pendant 6 mois environ la délivrance d'autorisations jusqu'à ce que soient relevées les sommes minimales requises pour la condition de capacité financière (cf. Fiche 3).

INITIATIVE

Préfets de région.

MODE DE REALISATION

Circulaire ministérielle.

DELAI D'APPLICATION

Novembre

REMARQUES

Le représentant de la Direction de la Prévision a exprimé son opposition à cette mesure.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 2

RESORPTION DU MATERIEL EN MAUVAIS ETAT D'ENTRETIEN

OBJET DE LA MESURE

En période de crise, on peut craindre une déterioration des conditions d'entretien des véhicules.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Demander au Service des Mines d'être particulièrement vigilant envers le matériel en mauvais état ou hors normes en appliquant avec rigueur les normes du contrôle technique.

INITIATIVE

Service des Mines en liaison avec le Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme.

MODE DE REALISATION

Circulaire

DELAI

Deux mois

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 3

MONTANT DE LA CAPACITE FINANCIERE

OBJET DE LA MESURE

La capacité financière requise pour l'accès à la profession est de 21 000 F par véhicule, somme pouvant être constituée par une garantie bancaire.

Cette somme est considérée comme étant très insuffisante. Il conviendrait de la relever en la différenciant de manière simple en fonction des besoins de chaque type d'entreprise routière.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Il est proposé d'établir une formule dégressive en fonction du nombre de véhicules à disposition de l'entreprise avec des minimums de 100 000 F pour le 1er véhicule, 50 000 F pour le 2ème véhicule, 21 000 F pour chaque véhicule supplémentaire

Ces sommes pourraient être constituées à 50 % maximum par une garantie bancaire. Elles seraient indexées sur l'indice des prix à la consommation.

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme.

MODE DE REALISATION

Modification en Conseil d'Etat du décret 92 - 609 du 3 Juillet 1992.
Modification de l'arrêté du 6 août 1992.

DELAI

Six mois à compter de la décision.

REMARQUES

Le représentant de la Direction de la Prévision a exprimé son opposition à cette mesure.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 4

CAPACITE FINANCIERE POUR LES ENTREPRISES EXISTANTES

OBJET DE LA MESURE

Les entreprises existantes ont jusqu'au 1/9/97 pour régulariser le minimum requis pour la capacité financière. Il faut avancer cette date pour accélérer la recapitalisation des entreprises.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Avancer cette date au 1er janvier 1996

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme

MODE DE REALISATION

Modification en Conseil d'Etat du décret 92-609 du 3 juillet 1992.

DELAI

Six mois à compter de la décision

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 5

DELAI DE MISE EN DEMEURE POUR LE RESPECT DE LA CONDITION DE CAPACITE FINANCIERE

OBJET DE LA MESURE

Lorsqu'une entreprise ne satisfait pas à la condition de capacité financière requise pour son inscription au registre, elle dispose d'un délai de 3 mois, prorogeable à titre exceptionnel de 3 mois, pour régulariser sa situation à l'issue de la mise en demeure qui lui en est faite.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Pour des raisons de faisabilité pratique porter ce délai à 1 an non prorogeable.

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme

MODE DE REALISATION

Modification en Conseil d'Etat du décret n° 92-609 du 3/7/92
Modification de l'Arrêté du 6 août 1992

DELAI

Six mois à compter de la décision

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 6

LA CAPACITE FINANCIERE ET L'HONORABILITE CRITERES DE DELIVRANCE DES AUTORISATIONS

OBJET DE LA MESURE

La délivrance des autorisations est effectuée par le préfet sur la base de critères qualitatifs.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Porter au nombre des critères le respect des conditions de capacité financière et d'honorabilité.

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme.

MODE DE REALISATION

Modification en Conseil d'Etat du décret n° 86-567 du 14 mars 1986.

DELAI

Six mois à compter de la décision.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 7

CIRCULAIRE INTERMINISTERIELLE SUR LES PRIORITES DU CONTROLE

OBJET DE LA MESURE

A l'exception de la circulaire de 1985 sur le bulletin de contrôle et de l'instruction du 28 août 1992 sur le contrôle des vitesses sur disque, toutes les autres directives relatives au contrôle sur route des transports routiers émanent du seul Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme.

Une cohésion accrue de l'organisation et des priorités passe par un renforcement du caractère interministériel des consignes données aux préfets et aux différents corps de contrôle.

DESCRIPTION ET ACCOMPAGNEMENT DE LA MESURE

1 - Une circulaire Equipement - Défense - Intérieur - Budget (Douanes) devrait en reprenant les orientations des circulaires ministérielles de 1987 et de 1990 :

- rappeler la nécessité de renforcer le contrôle des transports routiers par le recours systématique à la coopération entre les services, dans le cadre des plans régionaux de contrôle qui devront associer aux priorités nationales des objectifs régionaux.

- réaffirmer la priorité à accorder à la vérification des réglementations portant sur les temps de conduite et de repos, les vitesses, les poids et dimensions et l'accès à la profession (exercice illégal),

./...

- organiser les relations avec les contrôles en entreprise, notamment dans le domaine social,

- imposer le recours aux diverses mesures d'effet immédiat (immobilisation, consignation).

2 - Une campagne d'information sera organisée en direction des professionnels et avec le concours de leurs organisations.

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des transports et du Tourisme.

MODES DE REALISATION

Circulaire interministérielle et supports d'information.

DELAI

Fin 1993 - Début 1994

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 8

FIXATION D'ORIENTATIONS PLURIANNUELLES SUR UN RENFORCEMENT DES MOYENS DE CONTROLE

OBJET DE LA MESURE

Bien qu'en progression constante depuis plusieurs années, les moyens budgétaires affectés au contrôle se sont encore avérés insuffisants en 1993, particulièrement pour ce qui concerne les frais de déplacement et l'effectif réel qui continue à être déphasé par rapport à l'effectif budgétaire autorisé en progression chaque année depuis 1991 (environ 40 postes non pourvus sur 341 théoriques). Par ailleurs, le régime indemnitaire des personnels de contrôle est inadapté au regard de la nécessité des contrôles du week-end et de nuit.

Enfin, les moyens informatiques consacrés à l'établissement des procédures sont très insuffisants.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Définir des orientations pluriannuelles permettant une progression significative sur les prochaines années des moyens humains et matériels (véhicules, pesées et informatique).

Dans une première étape (1994), combler le déficit de l'effectif réel et dégager les dotations correspondantes en moyens de fonctionnement. Aligner le régime d'astreinte sur ceux des corps de contrôle comparables.

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme.

MODE DE REALISATION

Lois de Finances.

DELAI

Fin de l'année (orientations et première étape).

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 9

LUTTE CONTRE L'EXERCICE ILLEGAL DES PROFESSIONS REGLEMENTEES DU TRANSPORT

OBJET DE LA MESURE

La présence sur le marché d'opérateurs non inscrits aux registres des transporteurs, des loueurs ou des commissionnaires qui exercent leur activité en dehors de toute légalité et dont le repérage est souvent difficile à identifier. Il est donc nécessaire pour les opérateurs, comme pour les corps de contrôle d'être assurés que les opérateurs répondent effectivement aux règles d'accès à la profession.

Il est d'autre part indispensable de renforcer de manière dissuasive la répression de l'exercice illégal des professions réglementées du transport routier qui s'il est moins répandu que dans certains pays voisins tend à se développer du fait notamment du relèvement des conditions d'accès à la profession.

DESCRIPTION DE LA MESURE

- Création d'un dispositif visuel d'identification spécifique appliqué sur les véhicules permettant de différencier l'activité de l'entreprise.

- Obligation pour les transporteurs, les loueurs et les commissionnaires de transport de préciser dans toute correspondance et action commerciale leur référence d'inscription au (x) registre (s).

- Renforcement des sanctions pénales frappant l'exercice illégal d'une profession réglementée du transport et notamment peine de prison portée à un an permettant la comparution immédiate. La possibilité de la mise en jeu par la loi de la responsabilité de la personne morale pour le compte de laquelle l'infraction a été commise sera étudiée.

./...

FICHE 9

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme en liaison avec la chancellerie.

MODE DE REALISATION

Loi (sanctions pénales et obligations)

DELAI

Courant de l'année 1994

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 10

ACTION DES COMMISSIONS DES SANCTIONS ADMINISTRATIVES VIS-A-VIS DES INFRACTIONS GRAVES OU REPETEES

OBJET DE LA MESURE

Les sanctions administratives constituent un moyen privilégié d'agir de manière dissuasive sur le comportement d'entreprises opérant de manière habituelle en marge de la légalité et qui constituent un risque important pour la sécurité des usagers.

Les commissions consultatives régionales sont rarement réunies par les préfets.

DESCRIPTION DE LA MESURE

- Les commissions doivent être réunies au moins semestriellement, ainsi que sur la demande adressée au préfet par un tiers au moins de leurs membres.

- Les préfets, qui fixent l'ordre du jour, doivent soumettre aux commissions les bilans semestriels des contrôles effectués dans la région, tant sur route qu'en entreprise. Ils devront également leur soumettre le cas des entreprises poursuivies pour des infractions graves, notamment certains délits, tels que les fraudes ou les obstacles au contrôle ainsi que les surcharges de plus de 30 % et l'utilisation du travail au noir. Ils devront également présenter à la commission le cas des entreprises commettant des infractions répétées, telles que :

  - non respect systématique des vitesses maximales absolues autorisées,

  - dépassement systématique des temps de conduite ou absence de repos de même nature.

./...

Ils devront également lui présenter les résultats des enquêtes effectuées à la suite de plaintes émanant des organisations professionnelles et syndicales membres de la commission.

Les avis émis par la commission des sanctions administratives sont communicables. Il en va de même pour la décision du préfet.

Chaque commission régionale des sanctions devra faire rapport annuel de ses activités au Ministre qui consultera le Conseil national des transports sur les orientations souhaitables d'action des commissions.

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme.

MODE DE REALISATION

Circulaire ministérielle.

DELAI

Immédiat.

REMARQUES

La protection juridique des représentants d'organisations syndicales est à prévoir par la loi. Les frais de déplacement devront être financés à la diligence de l'Administration. Certains membres du groupe ont indiqué que si cette réactivation des commissions des sanctions administratives s'avérait insuffisante, il conviendrait d'envisager des dispositions différentes (mise en place d'une autorité quasi juridictionnelle indépendante).

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 11

RETRAITS PARTIELS D'AUTORISATION

OBJET DE LA MESURE

La pratique actuelle est de ne procéder qu'à des retraits purs et simples.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Examiner la faisabilité de retraits partiels, ce qui permettrait de moduler les sanctions, et donc de les déclencher plus souvent.

De même pour les retraits temporaires qui sont possibles de par les textes.

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme qui interroge le Conseil d'Etat (Avis rendu le 6/10 - Ces retraits partiels sont possibles).

MODE DE REALISATION

Circulaire

DELAI

Très court

REMARQUES

Le système de sanctions administratives est à revoir d'ici 1998, la libéralisation du cabotage rendant obsolète à cette date la différenciation entre zone courte et zone longue.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 12

RENFORCEMENT DE L'EFFICACITE DES SANCTIONS PENALES POUR LES INFRACTIONS A LA REGLEMENTATION SUR LES TEMPS DE CONDUITE ET DE REPOS

OBJET DE LA MESURE

Le classement actuel des infractions à la réglementation sociale européenne en 4ème classe ne permet pas une hiérarchisation facile des sanctions par les juridictions qui, ayant des difficultés à distinguer la gravité réelle des infractions, prononcent fréquemment des amendes qui peuvent arriver à sanctionner d'un montant unitaire très faible chaque infraction.

Des différences importantes de traitement entre juridictions peuvent apparaître dans cette pratique.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Afin de pouvoir réprimer de manière plus efficace les infractions les plus graves à la réglementation sociale européenne, seraient passibles de la 5ème classe :

- certains dépassements très graves de la durée de conduite (plus de 20 %),
- les durées de repos continu inférieures à 6 heures,
- les absences, surimpression de disques ou les faux doubles équipages,

Les infractions restant en 4ème classe relèveraient désormais de l'amende forfaitaire, ce qui permet de diminuer la charge des tribunaux et d'assurer une meilleure égalité de traitement.

Il faut souligner que les infractions de la 5ème classe permettront d'utiliser la procédure de la récidive, ce qui ne sera plus le cas pour celles de la 4ème classe.

./...

FICHE 12

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme en liaison avec le Ministère de la Justice.

MODE DE REALISATION

Circulaire : Passage à l'amende forfaitaire

Décret : Contravention de 5ème classe

DELAI

Fin 1993 - Début 1994 : les deux mesures doivent nécessairement intervenir simultanément.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 13

AMELIORATION DE LA PRATIQUE DES IMMOBILISATIONS ET DE LA SANCTION DES RUPTURES

OBJET DE LA MESURE

La pratique actuelle des immobilisations doit être précisée, notamment en ce qui concerne la nature des documents qui peuvent être confisqués et les modalités de leur restitution. La rupture d'immobilisation doit également pouvoir mieux être sanctionnée.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Mesure législative modifiant l'exercice des immobilisations et mesure réglementaire relevant en 5ème classe la contravention sanctionnant la rupture d'immobilisation.

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme en liaison avec le Ministère de la Justice.

MODE DE REALISATION

Décret et loi

DELAI

Début 1994 : Décret (rupture d'immobilisation).
1994 : Loi (documents pouvant être confisqués).

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 14

CREATION D'UNE INFRACTION DELICTUELLE POUR DEBRANCHEMENT DU LIMITEUR DE VITESSE

OBJET DE LA MESURE

L'excès de vitesse constitue au même titre que les insuffisances de repos ou les dépassements de la durée de conduite, un facteur de risque pour la sécurité des usagers de la route ; il constitue également un comportement caractéristique d'une concurrence déloyale par rapport aux autres opérateurs de transport. Les véhicules poids lourds français, bien qu'équipés d'un limiteur de vitesse commettent de nombreuses infractions qui apparaissent en développement sensible ; les chiffres de la sécurité routière faisant apparaître que sur un an les poids lourds en excès de vitesse sur autoroute de liaison sont passés de 25 à 42 %. Cette pratique apparaît inévitablement liée à une neutralisation du limiteur de vitesse dont sont équipés certains véhicules. Ce comportement dangereux n'est pas sanctionné spécialement au plan pénal.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Création d'un délit visant le responsable légal du véhicule et sanctionnant au minimum d'un an d'emprisonnement la neutralisation du limiteur de vitesse. Ceci permet d'utiliser la procédure de comparution immédiate.

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme en liaison avec la Chancellerie.

MODE DE REALISATION

Loi

DELAI

Adoption par le Parlement à la session de printemps.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 15

CHRONOTACHYGRAPHE DECISION COMMUNAUTAIRE SUR UN APPAREIL INFORMATISE ET REPRESSION ACCRUE DES FRAUDES

OBJET DE LA MESURE

Les fraudes concernant l'intégrité du chronotachygraphe semblent se multiplier. Il devient donc impérieux d'une part de les réprimer plus efficacement et d'autre part d'arriver à une nouvelle génération de matériel à la fois inviolable et d'utilisation plus facile pour les conducteurs, les entreprises et les agents de contrôle.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Depuis plusieurs années, des discussions sont engagées à Bruxelles auprès du comité pour l'adaptation du règlement CEE n° 3821-85 au progrès technique afin d'adopter des normes définissant les caractéristiques d'une nouvelle génération de matériel entièrement informatique permettant l'enregistrement, sur de longues périodes, des durées d'activité des conducteurs sur un support informatique personnalisé.

Le Gouvernement français doit s'employer à ce que des décisions soient rapidement prises en matière de chronotachygraphe du futur et à ce que la répression des fraudes délictuelles soit renforcée en portant la peine maximale d'emprisonnement encourue à au moins un an, ce qui permettra d'utiliser la procédure de comparution immédiate;

INITIATIVE

Le Gouvernement a l'initiative dans ces deux domaines :

- par une demande d'inscription à l'ordre du jour d'un conseil des ministres CEE aussi proche que possible du dossier du chronotachygraphe du futur,

./...

- par le dépôt auprès du Parlement d'un projet de loi prévoyant des dispositions accroissant le niveau des sanctions pour fraudes sur l'appareil (à présenter avec celui concernant la sanction du débridage du limiteur de vitesse).

DELAI

- Six mois à un an pour une décision communautaire

- Six mois pour le projet de loi

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 16

APPLICATION CIBLEE DE LA LOI SUR LA SOUS-TRAITANCE ROUTIERE

OBJET DE LA MESURE

La loi sur la sous-traitance routière est applicable depuis le 31 décembre 1992. Les Ministères de l'Economie et de l'Equipement, des Transports et du Tourisme sont chargés de son application. Il apparaîtrait utile, pour une meilleure efficacité des orientations prioritaires et certains comportements spécifiques ciblés.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Instructions du Ministère de l'Economie et du Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme demandant à leurs services extérieurs de concentrer leurs investigations au titre de l'application de cette loi sur certains comportements ciblés :

par exemple : celles qui dépassent le chiffre de 15 % du chiffre d'affaires en sous-traitance sans être commissionnaires,

ou les situations dans lesquelles un sous-traitant est affrété par un donneur d'ordres qui directement ou indirectement lui fournit le véhicule servant à effectuer la prestation.

ou les situations d'affrètement en cascade abusifs.

INITIATIVE

Ministère de l'Economie et Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme.

MODE DE REALISATION

Instructions aux services déconcentrés.

DELAI

Novembre

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 17

SECURITE ET PREVENTION DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

OBJET DE LA MESURE

Le transport routier a un des plus mauvais bilans en matière d'accidents du travail, aussi bien véhicules à l'arrêt qu'en circulation, par comparaison aux autres branches professionnelles.

La recherche d'une amélioration de la prévention est donc nécessaire.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Cette démarche requiert des mesures intra et inter entreprises.

- Dans les entreprises assujetties, l'effectivité des CHSCT devrait être accrue par le recours à tous les moyens légaux prévus pour en assurer la mise en place et le fonctionnement ;

- Dans les entreprises non assujetties, la création d'un délégué de sécurité devrait être imposée pour toutes les exploitations de plus de cinq salariés.

- Au niveau inter entreprises, des groupes de travail permanents de sécurité dans les transports routiers devraient être créés. Aux membres de droit de ces comités, devraient être associés des représentants des CRAM et des assureurs. Ces groupes de travail devraient se voir communiquer les résultats des enquêtes "réagir" réalisées sur des accidents de la circulation concernant la région, ou des entreprises y ayant leur siège, ainsi que les résultats des enquêtes sur les accidents du travail afin de proposer des mesures propres à améliorer la sécurité.

- Des incitations financières par la voie de conventions, d'objectifs avec les CRAM ou les assurances, ou de modulation des taux de cotisations d'accident du travail (modulation dont le champ d'application pourrait être étendu) devraient être mises en oeuvre.

./...

FICHE 17

INITIATIVE ET MODE DE REALISATION

1) - Circulaire pour les CHSCT et les groupes de travail régionaux

2) - Voie réglementaire pour les délégués de sécurité dans les entreprises de plus de cinq salariés

3) - Conventions avec les CRAM et les assurances.

DELAI

3 mois pour les mesures des points 1) et 2)

1 an pour les conventions (point 3).

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 18

CONTACTS ENTRANTS / ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES

OBJET DE LA MESURE

Le contact entrants/organisations professionnel serait très utile. Malheureusement il n'est pas aisé en pratique pour des raisons de logistique.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Idée d'une brochure fabriquée par la profession et les administrations, qui serait donnée à tout entrant au moment où il s'inscrit au registre du Commerce ou au répertoire des Métiers.

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme et organisations professionnelles patronales.

MODE DE REALISATION

Brochure.

DELAI

Trois mois à partir de la décision

REMARQUES

Dans le même esprit, il pourrait être établi une brochure à l'intention des nouveaux salariés pour les informer sur leurs droits et obligations.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 19

INFORMATION PROFESSIONNELLE

OBJET DE LA MESURE

Diffuser des fiches synthétiques pour les transporteurs routiers. Ces fiches présentent un point simplifié de sujets nouveaux ou qu'il est important de rappeler.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Élaboration de fiches synthétiques portant notamment sur les sujets suivants :

- Utilisation de la facture (nouvelle version de Juillet 93), ce qui permet de sensibiliser aux délais de paiement ;

- Éviter les impayés ;

- Les contrats types ;

- Élaboration de devis, Utilisation binomiale et prestations annexes ;

- L'assurance qualité ;

- La qualité produit ;

- Les réglementations récentes et leurs applications ;

- Fiches concernant les règlements sociaux et de travail vers les personnels de conduite.

Diffusion via un mailing vers les professionnels des transports de ces documents.

./...

FICHE 19

INITIATIVE

Organisations professionnelles en liaison avec le Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme.

MODE DE REALISATION

Fiches

DELAI

Fin 1993

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 20

QUALITE

OBJET DE LA MESURE

Définition par la profession d'une politique de promotion de la qualité afin d'éviter la dispersion des efforts sur ce sujet.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Différentes voies sont possibles :

- Certification pour l'assurance qualité avec l'AFAQ,

- Normes NF avec l'AFNOR,

- Qualification professionnelle par un office de qualification,

- Système de reconnaissance qualité organisé par la profession.

Ces voies ne correspondent pas à l'ensemble de la profession. Il est donc proposé d'étudier ces diverses voies afin de permettre à la profession de déterminer l'ensemble des dispositions adaptées à sa diversité.

INITIATIVE

Organisations professionnelles.

DELAI

Fin 93

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 21

MODIFICATION DU PRIVILEGE DU TRANSPORTEUR

OBJET DE LA MESURE

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 marchandise 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.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Il est proposé, 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 expédiées, déposées ou consignées, par le seul fait de l'expédition, du dépôt ou de la consignation, pour tous les prêts, avances ou paiements faits 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 marchandise 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.

INITIATIVE

Etat, en liaison avec les organisations professionnelles.

MODE DE REALISATION

Texte de loi

DELAI

Un an

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 22

AMELIORATION DU PARTENARIAT

OBJET DE LA MESURE

Destiné aux transporteurs et aux chargeurs ou partenaires, l'objectif est d'améliorer les relations entre ceux-ci par une meilleure connaissance de leurs droits et devoirs respectifs mais aussi d'intégrer un meilleur partenariat transport.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Trois volets constituent cette mesure :

- Organiser des réunions de promotion du partenariat avec les fédérations professionnelles avec invitation de transporteurs et de chargeurs exemplaires dans leurs partenariats.

- Réaliser un guide simple permettant de rappeler aux partenaires les règles qui s'appliquent mais aussi les méthodes qui peuvent être employées pour préparer un contrat commercial transport. Un guide de même type a déjà été réalisé pour la sous-traitance.

- Au niveau régional, identifier les établissements des chaînes de distribution reconnues comme très mauvaises ou très bonnes et lancer des études ponctuelles de productivité sur ceux-ci afin d'améliorer le fonctionnement par référence à ces travaux.

INITIATIVE

Organisations professionnelles, offices des transports et des PTT avec la participation de l'État.

DELAI

Réunions et identification : immédiat
Guide : mi 94

REMARQUES

Les liaisons avec les organisation professionnelles du Transport et les Chambres de Commerce et d'Industrie devraient être clarifiées.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

7 OCTOBRE 1993

FICHE 23

INSPECTION DU TRAVAIL (TRANSPORTS)

OBJET DE LA MESURE

L'ensemble de la profession a souligné la nécessité de renforcer les contrôles en entreprise des conditions de travail ; elle se déclare confortée dans cette opinion par le nombre et la gravité des accidents du travail dans la branche.

L'objectif inscrit dans l'engagement de l'Etat de renforcer le corps de l'inspection du travail (transports) de 45 unités, pris devant l'ensemble des partenaires sociaux et consigné dans un relevé du 6 juillet 1992 reste donc d'actualité et doit être concrétisé.

La quasi-unanimité (1) des partenaires sociaux considère que cet engagement et cet objectif exigent le maintien d'une inspection adaptée, compétente et spécialisée.

Ils estiment que son action ne peut trouver sa pleine efficacité que dans le cadre d'un coordination accrue et organisée avec les autres services de contrôle du Ministère.

DESCRIPTION DE LA MESURE

A) - Dans l'optique de l'abandon du projet de fusion des services, les relations entre l'inspection du travail des transports, la DTT et la DGAC, pour ce qui la concerne, devront être revues de manière à garantir la coordination des services compétents en matière de contrôle des transports relevant du Ministère chargé des Transports.

B) - Son effectif devra être renforcé des 45 postes prévus.

C) - Ses missions devront être précisées en privilégiant la fonction contrôle.

MODE DE REALISATION

Décision ministérielle et circulaire du Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme et réaffectation au budget de ce Ministère des postes crées.

DELAI

3 mois

---

(1) La CFDT s'étant déclarée favorable à la fusion.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 24

DECOMPTE DES TEMPS ET BULLETIN DE SALAIRE

OBJET DE LA MESURE

Le caractère excessif des durées d'activité des 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.

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.

Pour les entreprises de moins de 50 salariés, il est proposé que les accords soient établis avec les délégués du personnel ou directement avec le personnel, s'il n'y a pas de délégué du personnel, et déposés auprès de l'Inspection du Travail et des Transports (1).

./...

---

(1) : Voir observations de la CFDT, FNCR et de l'UFT

INITIATIVE

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

- Les conducteurs pourront (1) 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).

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

---

(1) : Devront, selon la CFDT

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 25

FORMATION INITIALE DES CONDUCTEURS ROUTIERS (1)

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 est moins favorable en France que dans divers pays européens ; elle n'est satisfaisante ni sur le plan de la formation professionnelle initiale, ni sur celui de la sécurité.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Prévoir l'imposition expérimentale progressive pour les nouveaux conducteurs, avec un délai de 5 ans, d'une exigence de qualification nécessaire pour la conduite professionnelle d'un véhicule de transport routier de marchandises de plus de 19 tonnes, dans un premier temps. Cette exigence concerne la totalité des nouveaux conducteurs du compte propre comme du compte d'autrui y compris les artisans.

Parallèlement au CAP et au CFP qui apparaissent déjà comme étant un niveau normal de formation professionnelle, un certificat dispensé par des organismes de formation agréés sera exigé.

.../...

---

(1) : Voir en annexe la proposition de l'UFT en faveur d'une formation incitative et non obligatoire

La formation correspondante comprendra :

- 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).

La durée de la formation sera de 8 semaines ; son coût est évalué à 25 000 francs environ.

La formation sera 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.

Cette formation initiale donnerait lieu à la délivrance d'un certificat dispensé par des organismes de formation et qui pourrait constituer une unité de valeur d'un diplôme professionnel.

Le financement de cette formation ne devant pas entraîner de charges financières supplémentaires pour les entreprises serait assuré soit :

- sur la taxe d'apprentissage disponible dans la mesure des possibilités réglementaires ;

- sur la contribution mutualisée de formation par alternance ;

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

.../...

- sur une contribution des budgets régionaux ;

- sur la contribution Formation Continue des entreprises ;

- sur une aide spécifique de l'Etat pendant 5 ans.

Les modalités de mise en oeuvre feront l'objet, dans un délai de trois ans à compter de l'entrée en application de l'accord, d'un bilan portant sur :

- 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) ;

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

INITIATIVE

* Texte réglementaire en concertation avec les partenaires sociaux et en liaison avec la DSCR pour fixer le principe.

* Accord à rechercher avec l'AFPA pour que le certificat constitue une unité de valeur du CFP.

Modalités de mise en oeuvre conventionnelle par la profession et les organismes de formation dans le cadre de la CCNTR avec bonifications indiciaires pour les personnels formés.

MODE DE REALISATION

Six mois pour l'adoption du texte réglementaire et la modification de la CCNTR
1er semestre 1994

Cinq ans pour la mise en oeuvre complète

Parallèlement incitation au développement des CFP, notamment dispensés par les Armées.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 26

DEVELOPPEMENT DE LA FORMATION CONTINUE DANS LES TRANSPORTS (1)

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" obligatoire d'une durée minimale de 5 jours consécutifs ou non tous les 5 ans doit être 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" doit comporter un stage professionnel des techniques de conduite et un enseignement de perfectionnement à la sécurité routière.

./...

---

(1) Une formation légèrement modifiée est proposée par l'UFT (annexe 4-3)

a) - Pour les conducteurs en exercice, cette "formation sécurité" peut être dispensée :

- soit dans des centres de formation agréés ;
- soit par des formateurs agréés de centres de formation d'entreprise lorsque ces derniers sont identifiés et structurés.

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

Le suivi de cette "formation sécurité" donnera lieu à la délivrance d'une attestation dont la validité ne pourra pas excéder 5 ans et qui sera exigée pour le renouvellement du permis de conduire.

b) - Pour les détenteurs d'un permis de conduire poids lourd n'exerçant pas l'activité de conducteur à titre professionnel, il conviendra d'adapter ce dispositif dont la finalité est de vérifier que tout conducteur poids lourd prenant l'initiative de tenir un emploi de 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 sera dispensée dans des centres de formation agrées.

2) - Une remise à niveau volontaire par unités capitalisables d'une durée de 3 semaines, ou 120 h, en 2 ans qui pourrait être dispensée par modules de un ou deux jours.

Cette formation-mise à niveau se verra reconnaître une équivalence avec la formation minimale requise lorsque le conducteur pourra justifier par ailleurs d'une expérience professionnelle de conduite de cinq années dans la branche.

INITIATIVE

Partenaires sociaux, en particulier sur le contenu et les modalités de validation de ces formations (agrément formateurs 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 de véhicules de plus de 19 tonnes.

Le financement de la première mesure doit être effectué dans le cadre de la formation professionnelle (1).

---

(1) : Voir observation de l'UNOSTRA

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 27

PROFESSIONNALISME ET CLASSIFICATION

OBJET DE LA MESURE

Les partenaires sociaux reconnaissent qu'à terme tout conducteur routier devra avoir un degré de professionnalisme minimal acquis, soit par une formation initiale complémentaire du permis de conduite, soit par l'expérience professionnelle assortie d'actions de formation professionnelle continue.

Pour parvenir à cet objectif, ils définiront par voie d'accord de branche :

- les contenus des formations adaptées aux différentes catégories d'emplois (cf. fiches n° 25 et n° 26),

- les conditions de prise en compte de ces acquis dans le cadre d'une nouvelle classification conventionnelle des emplois représentative d'une hiérarchisation des qualifications.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Les partenaires sociaux proposent de nouvelles classifications des conducteurs routiers en confirmant leur attachement à :

- une meilleure identification des emplois exercés dans les entreprises par la prise en compte de critères complémentaires du seul tonnage : l'environnement du déroulement du travail, en particulier du retour journalier ou non du conducteur à son domicile, impliquant un degré d'autonomie différent, et les exigences correspondantes aux marchandises transportées,

- une prise en compte de l'exercice des activités hors frontières,

- une valorisation des emplois de la filière "livraison-enlèvement" en prenant en compte aussi bien la complexité de certaines des tâches exercées que les sujétions qu'elles entraînent, particulièrement dans les zones urbaines et péri-urbaines,

.../...

Pour traduire dans la nouvelle grille des classifications leur attachement à la valorisation du caractère professionnel des métiers exercés, les partenaires sociaux rechercheront les moyens d'affecter chaque emploi-repère d'un coefficient assorti de deux positions afin de distinguer la situation du salarié débutant, c'est-à-dire entrant dans la profession, de celle du salarié ayant déjà une connaissance de l'emploi acquise par une expérience professionnelle et/ou des actions de formation débouchant sur un titre ou diplôme homologué.

Les partenaires sociaux fixeront un calendrier de mise en application de l'ensemble de ces mesures du fait que les nouvelles classifications des emplois de conducteurs routiers :

- entraîneront des modifications des pratiques de classement dans un certain nombre d'entreprises,

- se traduiront inévitablement par une augmentation des coûts qu'il sera nécessaire de maîtriser pour ne pas mettre en cause leur équilibre financier et la situation de l'emploi,

Ce même calendrier prévoira un élargissement progressif de la hiérarchie des coefficients affectés aux emplois.

Par ailleurs, les partenaires sociaux se déclarent favorables à la négociation d'accords d'entreprise afin d'adapter les dispositions conventionnelles aux particularités des entreprises pour tenir compte des spécificités des différents métiers, dans le cadre imparti à de tels accords par le Code du travail.

INITIATIVE

Accord de branche après mise en oeuvre du dispositif concernant la réduction des durées. Calendrier à définir par les partenaires sociaux.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 28

MESURES INNOVANTES POUR L'EMPLOI ET L'ORGANISATION DU TRAVAIL

OBJET DE LA MESURE

Toute mesure générale de réduction réglementaire de la durée du travail est difficilement négociable, notamment au regard de la réduction salariale qui devrait normalement en résulter (1).

En revanche, la réduction de la durée du travail et ses répercussions sur l'emploi sont liées à la recherche de mesures techniques et économiques, entreprise par entreprise et cas par cas, sur l'organisation du travail en partenariat avec les clients.

L'accentuation des mesures effectives de contrôle de l'application de la réglementation mettra en cause certaines organisations de travail et de planning des activités des conducteurs, notamment pour les grandes distances.

Dans ce contexte, différentes expériences pourraient être menées et faire l'objet d'un bilan à l'issue d'une période à définir entre les partenaires sociaux.

DESCRIPTION DE LA MESURE

1 - Campagne de sensibilisation sur le thème "Mieux organiser et planifier le travail pour réduire les durées de travail des conducteurs et garantir une meilleure sécurité".

Cette campagne s'appuie sur des exemples d'entreprises qui ont déjà expérimenté diverses formules de relais-roulement ou de double équipage (sans omettre les incidences positives et négatives sur les coûts économiques).

2 - Incitation des entreprises à utiliser les moyens disponibles :

a) la retraite progressive des conducteurs

Le mi-temps assuré dans l'entreprise serait consacré au tutorat (2) des jeunes en contrat d'alternance ou aux missions de remplacement des conducteurs à temps plein ayant atteint les limites réglementaires de durée du travail dans la semaine ou le mois.

.../...

(1) Voir en annexe observations de la CFDT et de la FNCR
(2) Ce qui suppose une formation correspondante

Le tutorat est finançable en partie sur les fonds de formation et l'intervention éventuelle de la CARCEPT est à étudier.

b) le contrat de travail à temps partiel

Dans la conjoncture actuelle le temps partiel est mieux accepté que la situation du non emploi total et il permet dans les transports d'assurer les pointes de transport.

3 - Encouragement des recrutements par contrats de qualification par alternance avec l'aide de l'Etat complétée, le cas échéant, par celle de l'AFT (au-delà du 1er octobre 1994).

4 - Incitation à l'emploi de conducteurs supplémentaires par rapport au nombre de véhicules en exploitation dans le cadre de la recherche d'une meilleure productivité des véhicules, dans le cadre d'un plan de recrutement élaboré avec les organisations représentatives du personnel, privilégiant les demandeurs d'emploi ayant une formation qualifiante de conducteur.

L'aide financière incitative de l'Etat peut être assurée dans le cadre de la loi quinquennale relative à l'emploi (exonération des charges sociales patronales pour les salaires inférieurs à 1,1 et 1,5 le SMIC selon la période concernée).

Les modalités d'application de la loi quinquennale au transport routier devront être mises au point conjointement par les Ministères du Travail et des Transports.

INITIATIVE

Convention avec l'AFT, PROMOTRANS, l'UNEDIC et l'ANPE (éventuellement la CARCEPT)

Exonération des charges sociales par application de la loi quinquennale relative à l'emploi.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 29

REDUCTION DES TEMPS D'ACTIVITE DES CONDUCTEURS ROUTIERS (1)

OBJET DE LA MESURE

Les temps d'activités (temps de conduite et temps contraints autres) 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.

L'objet de la mesure est de ramener par étapes successives la situation actuelle qui est contraire à la sécurité, à un objectif de 48 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 d'activité 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 six 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 18 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.

.../...

---

(1) Voir diverses observations de la CFDT, de la FNCR, de l'UFT et de l'UNOSTRA

Au terme de cette troisième étape et dans la perspective d'harmonisation communautaire des temps de travail, le seuil maximal retenu serait de 56 heures de temps de service sur une semaine isolée et de 48 heures en moyenne sur 12 semaines (2).

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 d'activité effectué. Le plafond des heures supplémentaires est à renégocier pour les diverses étapes.

INITIATIVE

Accord conventionnel fixant les modalités d'application et le calendrier, 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.

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 réel des temps d'activité (sur la base des temps de conduite et des 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 améliorer la gestion sociale par les FRAC.

.../...

---

(2) Le contrôle sur une période de 12 semaines n'est pas aisé ; c'est pourquoi, certains participants ont souhaité qu'un accord soit trouvé sur une durée plus facile à contrôler.

(suite fiche 29)

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 dispositifs soient cohérents entre eux et applicables à tous.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 30

MIEUX UTILISER LES CREDITS D'AIDE AU CONSEIL

OBJET DE LA MESURE

Mieux utiliser les crédits FRAC dont le but est d'aider les entreprises à recourir à des conseils extérieurs en matière de fonctionnement interne (gestion, organisation, qualité,...) et de stratégie économique.

DESCRIPTION DE LA MESURE

- On peut inclure dans le champ de l'aide les entreprises récentes (proposition figurant dans le rapport SELIGMANN). Ce sont en effet les plus fragiles : 20 % disparaissent avant un an, et 50% avant 4 ans. Il serait possible de retenir les entreprises de plus d'un an (au lieu de 3 actuellement).

- Les petites entreprises sont aussi les plus exposées : en 1992 les entreprises de moins de 6 salariés ont groupé 5,5 % des demandes alors qu'elles représentaient 77 % des entreprises. On peut prévoir un relèvement du taux de prise en charge par la subvention.

- Les entreprises connaissant des difficultés non irréversibles ont plus que les entreprises saines besoin de conseil (proposition figurant dans le rapport SELIGMANN). L'aide FRAC pourrait leur être étendues sous certaines conditions de seuil, qui pourraient s'inspirer des règles de cotation des entreprises de la Banque de France.

- Etendre le champ de la circulaire au conseil en matière d'EDI.

- Il faut développer l'information des entreprises sur les FRAC, via les DRE et les organisations professionnelles, en élaborant par exemple un dépliant-type (proposition figurant dans le rapport SELIGMANN).

- Une évaluation des aides accordées par les DRE est indispensable.

.../...

(suite Fiche 30)

INITIATIVE

METT en liaison avec les organisations professionnelles.

MODE DE REALISATION

- Modification du champ et des modalités de l'aide : circulaire (1)

- Information et évaluation : DTT et DRE

DELAI

6 mois

---

(1) La CLTI et l'UNOSTRA souhaite la simplification des procédures

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 31

EVOLUTION DU SYSTEME DE REGULATION DE L'ACCES AU MARCHE DU TRANSPORT INTERIEUR

OBJET DE LA MESURE

La généralisation du cabotage le 1er juillet 1998, la disparition du contingentement de la capacité de transport et l'accent mis désormais sur la capacité financière de l'entreprises et l'identification des véhicules utilisés par celle-ci amènent à remettre en cause le système actuel qui constitue une survivance de l'époque du contingentement.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Réformer le système actuel d'accès au marché en s'inspirant pour la forme du système existant pour le transport intracommunautraire (licence habilitant l'entreprise et duplicata établis par l'administration placés à bord de chaque véhicule) - le croisement avec la capacité financière, l'identification visuelle des véhicules et d'éventuelles modalités de régulation associant la profession devront être précisés. L'unification du document avec le système d'accès au marché du transport communautaire doit également être examinée.

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme en liaison avec la profession et le CNT.

MODE DE REALISATION

Mesures législative (modification de la LOTI) et réglementaire (décret en Conseil d'Etat)

DELAI

9 mois - Groupe de travail - Mise en place du système le 1er janvier 1996 concomitamment avec la disparition des licences à durée indéterminée.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRÈS
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 mars 1994

FICHE 32

INFORMATION FINANCIERE

OBJET DE LA MESURE

L'information économique s'articule autour de deux grands aspects : les aspects globaux et macro-économiques pour les besoins de l'État, élaborés au besoin avec les organisations professionnelles, et une vue plus micro-économique et locale qui se situe au niveau des entreprises et de leurs conseils. Cette vue locale est utilisée pour évaluer les risques financiers face aux banques.

DESCRIPTION DE LA MESURE

• Renforcer les coopérations de l'État (Ministère des transports, Banque de France) avec les organisations professionnelles dans les missions d'information financière. Le résultat se traduit par des méthodes d'approche réalisées en commun qui permettent de mieux discerner le risque et les performances spécifiques des entreprises transport mais aussi par l'élaboration de bases de données communes.

• Compléter ce dispositif par la mise à disposition d'outils qui permettraient des audits rapides d'entreprises individuelles pour les professionnels ou les conseils. Ces outils pourraient être aussi utilisés par les organismes de crédit.

INITIATIVE

METT, organisations professionnelles, banques.

MODE DE RÉALISATION

Études et bases de données réalisées en commun avec la profession.

DÉLAI

Six mois

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRÈS
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 mars 1994

FICHE 33

POIDS ET DIMENSIONS

OBJET DE LA MESURE

Relèvement des poids et dimensions des véhicules industriels compatibles avec une amélioration de la sécurité routière dans le cadre français tenant compte des contraintes de renouvellement du matériel avec des véhicules différents.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Accroître les largeurs à 2,60 m pour les véhicules à parois rigides et 2,55 m pour les autres véhicules, pour des raisons de sécurité liées aux opérations de chargement et déchargement, et productivité.

Augmenter le tonnage autorisé à 44 t pour cinq essieux (1).

Rendre obligatoires, pour la sécurité, la présence de l'ABS et de freinage électromagnétique ainsi que d'autres dispositifs spécifiques pour la sécurité (suspensions pneumatiques pour les remorques, dispositifs spéciaux de déchargement, signaux sonores de recul pour les véhicules de plus de 10 t).

Prévoir des aides spécifiques pour la mise à niveau des matériels existants.

Mettre au point un dispositif de contrôle automatique des longueurs des ensembles routiers.

.../...

---

(1) Voir observations de la CFDT, FNCR, UNOSTRA, CNT et du Professeur BERNADET

(suite fiche 33)

INITIATIVE

METT

MODE DE RÉALISATION

Décret

DÉLAI

Définir la date d'application des différentes mesures.

Six mois pour le décret
Court terme pour l'application des mesures

Nota Bene : l'augmentation du tonnage autorisé conduit à introduire des compensations d'ordre financier pour le transport combiné.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRÈS
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 mars 1994

FICHE 34

APPROFONDISSEMENT DES MISSIONS DU CNR

OBJET DE LA MESURE

Le tarif routier de référence suscite des interrogations d'une partie de la profession relatives à son bien fondé. Il n'en est pas de même pour l'observation des prix de revient. Les conditions d'utilisation du tarif routier de référence comme outil de négociation doivent être examinées pour en déduire l'évolution du tarif et adapter les missions du CNR à cet effet.

DESCRIPTION DE LA MESURE

- Examiner le rôle réel du tarif routier de référence.

- Rénover le tarif routier de référence et lui donner une signification utilisable par les chargeurs et la profession.

- Donner au CNR un rôle de conseil et de pédagogie sur les prix de revient (1).

- Aider à l'introduction d'un meilleur type de vente que les tarifs kilométriques, notamment en prenant directement en compte les temps correspondant à l'exécution des prestations.

- Améliorer le dialogue chargeur-transporteur dans l'élaboration des tarifs.

INITIATIVE

CNR en liaison avec la profession et le METT

MODE DE RÉALISATION

Décret

DÉLAI

Six mois

---

(1) La CLTI rappelle le rôle pédagogique des organisations professionnelles autres que le CNR

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 35

DOCUMENTS DE TRANSPORT

OBJET DE LA MESURE

La dématérialisation des documents doit se préparer dans le cadre d'une harmonisation européenne du fait du cabotage.

La feuille de route comporte, outre des mentions relatives à l'accomplissement physique de l'opération qu'il faut préciser et rendre contradictoires, la précision que le contrat type est applicable sauf convention contraire. Elle doit retracer l'exécution réelle de la prestation et les responsabilités des décisions entre le transporteur, l'expéditeur et le destinataire.

DESCRIPTION DE LA MESURE

• Mettre en place un groupe de travail sur l'avenir de la feuille de route et des documents de transports avec ses incidences financières.

Concernant les documents de transports, ce groupe s'attachera en particulier à :

- Etendre le contreseing de l'expéditeur et du destinataire à l'ensemble de la feuille de route ;

- Formaliser les obligations complémentaires y compris les instructions des donneurs d'ordres ;

- Préciser les responsabilités en cas d'omission de renseignement et de signature ;

- Analyser la mise en place d'outils d'échanges informatiques de documents obligatoires.

INITIATIVE

METT, CNR, organisations professionnelles.

MODE DE REALISATION

Groupe de travail

DELAI

Six mois

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRÈS
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 mars 1994

FICHE 36

MESURES FINANCIERES

OBJET DE LA MESURE

Intégrer le secteur du TRM dans les activités de production et ouvrir de nouveaux services par les caisses mutuelles de garantie et de caution.

DESCRIPTION DE LA MESURE

• Améliorer la situation des contentieux des caisses (formulation bancaire à trouver).

• Créer un système de prêts à taux bonifiés via les caisses de garantie pour le renouvellement du matériel.

• Renforcer les fonds propres de ces caisses pour proposer des cautions pour les crédits fournisseurs.

• Autoriser ces caisses à garantir la capacité financière d'accès à la profession.

• Permettre aux transporteurs d'accéder aux fonds régionaux de garantie ainsi qu'aux fonds d'industrialisation.

INITIATIVE

METT, Ministère de l'Économie, du Budget

MODE DE RÉALISATION

Circulaires, décrets.

DÉLAI

Six mois

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRÈS
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 mars 1994

FICHE 37

PARTENARIAT ASSURANCES

OBJET DE LA MESURE

Mettre en place un partenariat durable pour la sécurité routière entre les transporteurs et les assurances. Celui-ci améliorera l'image du TRM et permettra un partage commun des bénéfices potentiels.

DESCRIPTION DE LA MESURE

• Des actions se réalisent pour intégrer la sécurité. Le développement de celles-ci s'accompagne d'effets immédiats pour les professionnels dans les contrats d'assurance. Il est donc proposé de lancer une action commune, large, entre professionnels, assureurs, État, sur la sécurité, où un "contrat de sécurité" engage les acteurs individuels et les amène à des diminutions de primes en correspondance avec l'application de la sécurité.

INITIATIVE

Professionnels, Assureurs, État

MODE DE RÉALISATION

Dans le cadre du partenariat METT, assurances consacré par le Comité Interministériel pour la Sécurité Routière du 17 Décembre 1993

DÉLAI

Six mois

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRÈS
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 mars 1994

FICHE 38

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

OBJET DE LA MESURE

Renforcer l'efficacité du système du TRM par la réalisation et l'organisation des infrastructures qu'elles soient routières ou autoroutières.

DESCRIPTION DE LA MESURE

• Tenir ou accélérer le rythme de réalisation des infrastructures routières tel qu'il est prévu par le gouvernement, en fonction de critères socio-économiques prenant complètement en compte les transports routiers de marchandises.

INITIATIVE

ÉTAT

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRÈS
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 mars 1994

FICHE 39

QUALITE

OBJET DE LA MESURE

Préparer pour la profession une politique autour de la qualité afin d'éviter la dispersion des efforts sur ce sujet et informer les professionnels de ces processus. L'objectif particulier est diminuer le coût de non-qualité et l'introduction du transport dans les processus industriels.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Trois voies sont retenues de manière générale à l'ensemble de la profession :

• Certification pour l'assurance qualité, norme ISO 9002 par un organisme accrédité, en y intégrant la sécurité pour la qualification des procédures ;

• Normes NF et AFNOR et bientôt CEN pour la prestation avec deux types de relations entre professionnels ou entre professionnels et particuliers (Déménagement par exemple).

• Label qualité professionnel ne passant pas par la norme ISO 9002

Les autres initiatives restent du domaine des fédérations professionnelles ou de clubs particuliers.

INITIATIVE

Professionnels, METT, AFNOR, AFAQ

MODE DE RÉALISATION

Groupes de travail et diffusion de documentation

DÉLAI

Six mois

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 40

AIDE A LA CESSATION D'ACTIVITE D'ENTREPRISES ARTISANALES (1)

OBJET DE LA MESURE

Inciter à la cessation d'activité d'entreprises artisanales et permettre corrélativement une certaine réduction des capacités par la mise hors service des véhicules qu'elles possèdent.

Permettre la cessation d'activité d'entreprises artisanales anciennes sans perspective de reprise.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Octroi d'une indemnité de départ aux chefs d'entreprises de transport répondant à certaines conditions.

Conditions d'éligibilité :

. Inscription de l'entreprise au registre des transporteurs antérieure à 1980

. Responsable légal de l'entreprise inchangé depuis 1980

. Exercice réel de l'activité de transport public au moment de la demande

. L'entreprise emploie au plus 5 salariés dont au moins 4 sont affectés à des emplois de conducteur

. Les véhicules de transport de marchandises exploités par l'entreprise lui appartiennent en propre ont été acquis par celle-ci avant le 1er janvier 1994 et ont plus de 3 ans d'âge

. Analyse, préalable, du comportement de l'entreprise par rapport aux règles de concurrence.

.../...

---

(1) Désaccord exprimé par la Direction de la Prévision (en annexe)

(suite Fiche 40)

EFFETS

. Indemnité de base de 200 000 F par entreprise, augmentée de 50 000 F, par véhicule possédé et effectivement utilisé par l'entreprise. Allocation d'un crédit-formation de 20 000 F à chacun des salariés de l'entreprise

. Radiation de l'entreprise des registres des professions réglementées du transport et du registre du commerce et des sociétés

. Destruction des véhicules (1)

. Renonciation par le responsable légal à l'exercice ultérieur d'une activité de transport

INITIATIVE

METT et Ministère du Budget

MODE DE REALISATION

Lois de Finances

DELAI D'APPLICATION

18 mois

---

(1) ou vente, selon la proposition de l'UNOSTRA

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 41

ORGANISATION DE LA SECURITE DANS LES TRANSPORTS ROUTIERS

OBJET DE LA MESURE

La sécurité des transports routiers de marchandises est directement liée à divers facteurs du processus de production.

L'Etat est garant, en liaison avec les chefs d'entreprises, les artisans et les salariés, de la nécessaire amélioration de la sécurité sur les routes, en termes d'accidents corporels, malgré l'accroissement de la circulation des poids lourds.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Outre les mesures réglementaires existantes concernant la conception et la maintenance du matériel, et la réglementation communautaire relative aux temps de conduite et de repos des conducteurs professionnels, il est proposé, en complément aux mesures intéressants la formation initiale et continue et le contrôle rigoureux de la réglementation communautaire, une mesure instituant un plan d'organisation de la sécurité dans les entreprises de plus de 5 salariés.

Ce plan, établi par le chef d'entreprise, après consultation du CHSCT ou des délégués de sécurité, à pour objet de définir les mesures d'organisation et d'exploitation destinées à assurer le respect du règlement communautaire ainsi que l'exploitation systématique des disques de contrôle. Pour les entreprises de moins de 50 salariés, ce plan pourra être remplacé par une directive relative à la sécurité sur la route et dans l'entreprise et l'exploitation des disques réalisée par sondage. Ce plan sera déposé auprès du directeur régional de l'équipement.

Les travaux correspondants pourront être subventionnés par les FRAC.

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme

MODE DE REALISATION

Projet de loi au 1er semestre 1994.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 42

CREATION D'UN OBSERVATOIRE SOCIAL

OBJET DE LA MESURE

Il s'agit d'assurer un suivi précis de l'évolution des conditions sociales des conducteurs du transport routier pour compte d'autrui.

DESCRIPTION DE LA MESURE

* Création conjuguée d'un observatoire national et d'observatoires régionaux :

- au plan national, à l'OEST en liaison étroite avec l'UFT et les organisations syndicales,

- au plan régional, au niveau des DRE, en liaison avec les partenaires sociaux régionaux.

* Suivi portant, en priorité, sur :

- les temps de conduite et d'activité des conducteurs,
- la rémunération (niveau - structure) y compris les primes et frais de mission,
- les qualifications,
- l'emploi.

en distinguant diverses catégories de transports et d'entreprises à partir d'observations par enquête sur la base d'échantillons représentatifs.

INITIATIVE

Ministère de l'Equipement, des Transports et du Tourisme (DTT - IGTMOT)

MODE DE REALISATION

* Accord avec la profession, prévoyant les conditions de participation et de protection juridique des délégués syndicaux, par analogie du fonctionnement des juridictions prudhommales.

.../...

(suite Fiche 42)

* Moyens financiers pour le fonctionnement des observatoires, enquêtes et exploitation.

* Renforcement des moyens de l'OEST.

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 43

LUTTES CONTRE LES PRATIQUES FAUSSANT LE BON FONCTIONNEMENT DU MARCHE

OBJET DE LA MESURE

Le marché fonctionne selon les règles de l'économie de marché, mais des pratiques économiques abusives peuvent le mettre en déséquilibre.

DESCRIPTION DE LA MESURE

• Déclenchement d'enquêtes à partir de prix manifestement trop bas pour permettre une couverture des obligations de sécurité ;

• Mise en place auprès des préfets d'un dispositif d'alerte sur les défauts de paiements des entreprises du secteur ;

• Ciblage du contrôle sur les entreprises placées sous le régime du redressement judiciaire ;

• Déclenchement d'enquêtes pour dumping économique en cas de pratiques tarifaires abusives, notamment par recours à la sous-traitance, sur des marchés géographiques ou particuliers ayant pour objectif d'éliminer d'autres entreprises de transport.

INITIATIVE

METT, DGCCRF

MODE DE REALISATION

Circulaire d'application DTT-DGCCRF

DELAI

Six mois

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 44

CLARIFICATION DE L'EXERCICE DE LA SOUS-TRAITANCE

OBJET DE LA MESURE

Améliorer le comportement des entreprises vis-à-vis de la sous-traitance et éliminer la sous-traitance en cascade purement "financière ou sociale", telle que celle de lots complets.

DESCRIPTION DE LA MESURE

- Réaffirmer la nécessité de l'application de la loi sous-traitance (cf. mesures d'urgence)

- Créer deux contrats types sous-traitance (affrètement, location)

- Identifier les remetteurs de fret sur les bourses télématiques (dénomination sociale, nature juridique, montant du capital social, RCS, n° inscription au registre)

INITIATIVE

METT, CNT

MODE DE REALISATION

Groupe de travail puis décret, circulaire

DELAI

Six mois

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 45

CONTRAT DE TRANSPORT

OBJET DE LA MESURE

Adapter le cadre juridique du contrat de transport

DESCRIPTION DE LA MESURE

• Intégrer, par voie légale, dans la clause de rémunération du déplacement du transport, en plus de la rémunération du déplacement, celles liées aux prestations annexes (temps d'attentes, etc...). Ces prestations annexes devant faire l'objet d'un accord préalable du donneur d'ordres.

INITIATIVE

METT, CNT, organisations professionnelles, chargeurs

MODE DE REALISATION

Groupe de travail dans un premier temps

DELAI

Six mois

---

(1) Voir propositions de l'AUTF en annexe

COMMISSARIAT GENERAL DU PLAN
GROUPE DE TRAVAIL
CONTRAT DE PROGRES
TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

15 MARS 1994

FICHE 46

REGROUPEMENTS D'ENTREPRISES

OBJET DE LA MESURE

Mettre en place une politique de regroupements d'entreprises petites ou moyennes. Celles-ci, du fait de leur taille souffrent, en effet, de difficultés d'accès aux marchés, de structures commerciales et financières insuffisantes, de possibilités d'achats et de réductions faibles.

DESCRIPTION DE LA MESURE

Mettre en place une structure dont les missions seraient l'aide aux regroupements. Sa cible serait les PME du transport.

Les missions pourraient être :

- Faire connaître l'intérêt des regroupements
- Aider à la mise en pratique avec le soutien des crédits FRAC

INITIATIVE

METT, organisations professionnelles, UNICOOPTRANS

MODE DE REALISATION

Mise en place de la structure et détermination des besoins de financements

DELAI

Six mois