



**CONSEQUENCES SOCIALES DE LA  
SOUS-TRAITANCE DANS LE TRANSPORT  
ROUTIER DE MARCHANDISES**

Pour la DTT et le SES

**Août 1997**

11710 A

**Eurosiris**

60/62, rue d'Hauteville - 75010 PARIS - Tél. : (33) 01 44 79 91 30 - Fax : (33) 01 47 70 11 93 ou (33) 01 44 79 91 21

Services généraux : 20/24, rue Martin Bernard - 75013 PARIS - Tél. : (33) 01 53 62 70 00 - Fax : (33) 01 53 62 70 62

S.A. au capital de 250 000 F - R.C. Paris B 378 715 809



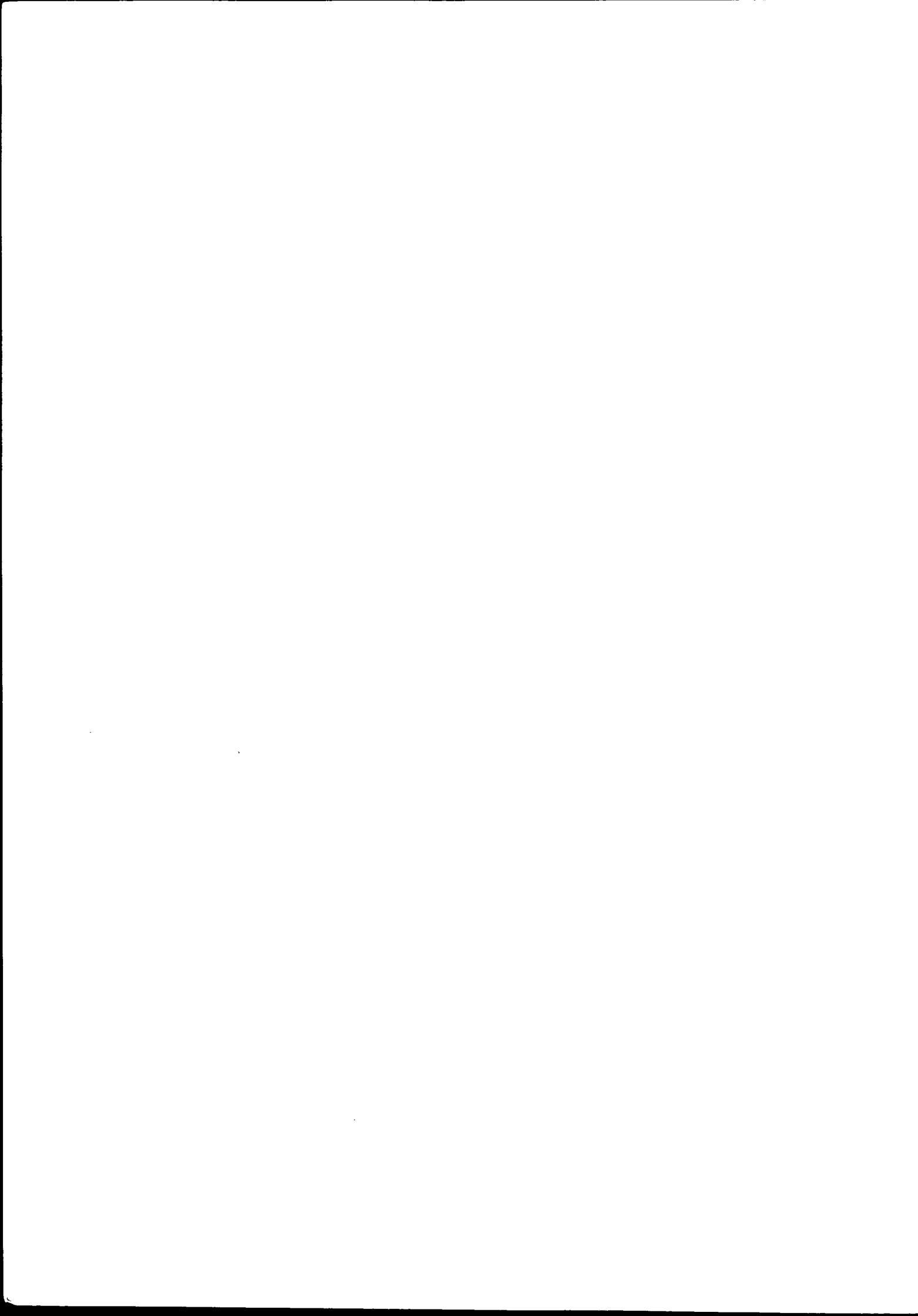
La présente étude a pour objectif d'analyser la sous-traitance dans le transport routier de marchandises, ses pratiques et motifs et ses conséquences sociales. Elle vise à une meilleure compréhension des phénomènes de recours à l'extérieur et des stratégies s'y rapportant qu'il s'agisse de sous-traitance confiée ou de sous-traitance reçue.

Elle intègre, de manière préalable, une analyse statistique de la sous-traitance telle qu'elle est appréhendée au travers des indicateurs existants ainsi qu'une rétrospective des réglementations concernant directement ou indirectement l'externalisation des opérations de traction. De manière plus prospective, elle débouche sur l'identification d'indicateurs « nouveaux » pouvant faire l'objet d'un suivi statistique ou plus qualitatif.

Elle repose sur une double méthodologie recouvrant :

- les aspects d'ordre statistique et documentaire d'une part,
- les aspects d'ordre plus qualitatif appréhendés au travers de vingt entretiens avec des responsables d'entreprises et des entretiens avec des observateurs du secteur (syndicats patronaux et de salariés, CNR, CNT...) d'autre part.

Elle a été réalisée par Brigitte Blanchard, Daniel Debatisse, Philippe Duong, Philippe Gervais, Lionel Grand et Nathalie Mattiuzzo.



## SOMMAIRE

<b>PARTIE 1 : ANALYSE DE LA SOUS-TRAITANCE AU TRAVERS DES INDICATEURS STATISTIQUES EXISTANTS</b>		<b>8</b>
<b>1.</b>	<b>CONTENU ET LIMITES DE L'APPAREIL STATISTIQUE</b>	<b>8</b>
<b>2.</b>	<b>ANALYSE DES DONNEES STATISTIQUES EXISTANTES</b>	<b>12</b>
	2.1. Le recours à la sous-traitance des entreprises de TRM et de collecte de fret terrestre et fluvial : données globales	12
	2.2. Recours à la sous-traitance selon la taille des entreprises	19
	2.2.1. Les entreprises de TRM	19
	2.2.2. Les entreprises de collecte de fret terrestre et fluvial	31
	2.3. Effectifs roulants et taux de sous-traitance	35
	2.4. Sous-traitance et prix	45
	2.5. Sous-traitance et « temps de travail »	46
<b>3.</b>	<b>DISPARITES REGIONALES DANS LE RECOURS A LA SOUS-TRAITANCE</b>	<b>49</b>
	3.1. Les entreprises de TRM	49
	3.2. Les entreprises de collecte de fret terrestre et fluvial	55
	3.3. Sous-traitance et part des effectifs roulants dans le total des effectifs	60
 <b>PARTIE 2 : EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES, JURIDIQUES ET SOCIALES RECENTES</b>		 <b>63</b>
<b>1.</b>	<b>RAPPEL CHRONOLOGIQUE</b>	<b>63</b>
	1.1. La LOTI	63
	1.2. La TRO	64
	1.3. Le long cheminement vers le contrat de progrès	65
	1.3.1. Première étape : le plan d'action en 15 propositions du 28 juin 1992	65
	1.3.2. Deuxième étape : le rapport Dobias du 17 mars 1993	67
	1.3.3. Dernière étape : le contrat de progrès	67
<b>2.</b>	<b>SYNTHESE</b>	<b>68</b>
	2.1. Méthodologie	68
	2.2. Analyse des tableaux	69
	2.2.1. Le plan d'action en quinze points	69
	2.2.2. Le contrat de progrès	72
	2.2.3. La loi relative à la promotion du commerce et de l'artisanat	74
	2.3. Les accords de décembre 1997	91
	2.4. Une entrée dans le secteur plus difficile	92

<b>PARTIE 3 : LA SOUS-TRAITANCE : UN MODE DE GESTION</b>	<b>95</b>
1. <b>PANEL D'ENTREPRISES ET TAUX DE SOUS-TRAITANCE</b>	<b>96</b>
1.1. <b>Le panel</b>	<b>96</b>
1.2. <b>Les taux de sous-traitance</b>	<b>99</b>
2. <b>LES MOTIFS DE RECOURS A L'EXTERIEUR</b>	<b>101</b>
2.1. <b>Un recours à l'extérieur majoritairement lié à des raisons structurelles</b>	<b>101</b>
2.2. <b>Les stratégies relatives à la sous-traitance et les impacts</b>	<b>107</b>
2.3. <b>Stratégies de recours à l'extérieur, modes de recours et caractéristiques des sous-traitants</b>	<b>109</b>
2.4. <b>Les délais de paiement</b>	<b>115</b>
3. <b>RECOURS A D'AUTRES TRANSPORTEURS : SOUS-TRAITANCE RECUE</b>	<b>116</b>
3.1. <b>Motifs liés à la sous-traitance reçue</b>	<b>116</b>
3.2. <b>Stratégies relatives à la sous-traitance et caractéristiques des donneurs d'ordre</b>	<b>119</b>
3.3. <b>Les délais de paiement</b>	<b>120</b>
<b>PARTIE 4 : LE POINT DE VUE DE QUELQUES « INSTITUTIONNELS »</b>	<b>123</b>
1. <b>JUGEMENT D'ENSEMBLE SUR LA SOUS-TRAITANCE, SES CAUSES ET SES PERSPECTIVES</b>	<b>123</b>
2. <b>MOTIFS ET CRITERES DE LA SOUS-TRAITANCE</b>	<b>126</b>
3. <b>PRINCIPAUX FACTEURS FAVORISANT LA SOUS-TRAITANCE</b>	<b>128</b>
4. <b>DES REFLEXIONS POUR SORTIR DE LA CRISE</b>	<b>134</b>
<b>CONCLUSION</b>	<b>I à VII</b>

La sous-traitance constitue une donnée majeure du transport routier de marchandises.

La conjugaison de plusieurs facteurs concourt à son existence et à son importance. On pourra citer :

- la surcapacité du secteur en nombre d'entreprises et en nombre de camions (1) ;
- un fort dualisme avec 80 % des entreprises présentant un effectif de 0 à 5 salariés ;
- une crise économique ;
- une activité parfois saisonnière et sensible aux à coups conjoncturels ;
- des déséquilibres sur certaines relations liés notamment à la non homogénéité économique et démographique du territoire national mais aussi à la structure des entreprises de transport (de petite taille donc rarement présentes commercialement dans plusieurs points du territoire) ;
- une diversification de l'offre de certains transporteurs qui sont progressivement devenus des logisticiens et qui ont fait le choix d'externaliser une partie de leur activité.

Elle est parfois décriée comme principale source des difficultés du secteur. On parle alors de « mauvaise sous-traitance » uniquement liée à des motifs financiers, au développement des marges et à une volonté de transférer certaines contraintes (personnels, parcs, contraintes réglementaires) sur d'autres intervenants. Elle est parfois prônée comme outil indispensable sur un marché instable où l'activité est difficilement lissable pour des raisons conjoncturelles (pointes saisonnières) ou plus structurelles (relations déséquilibrées, volatilité de la clientèle).

Terme générique, la sous-traitance recouvre donc des situations fort différentes traduisant et induisant des rapports de force, des conditions de travail, des formes de recours à l'extérieur très divers.

Utilisée dans le cadre de pointes d'activité conjoncturelles ou de trafics déséquilibrés, elle permet à certaines entreprises de lisser leur activité, à d'autres d'optimiser le taux d'utilisation du matériel, à d'autres encore de se diversifier.

---

(1) de 1990 à 1994 :

- le nombre d'entreprises de TRM a enregistré une baisse de 1,6 %
- le parc a enregistré une baisse de 4 %
- la capacité en tonnes du parc a enregistré une baisse de 0,17 %
- tandis que les tonnages transportés ont enregistré une baisse de 12,7 %

Utilisée dans une logique purement financière, elle peut aller jusqu'à prendre la forme de ce que certains appellent du « faux salariat », induire une forte dégradation des conditions de travail pour les tractionnaires mais aussi, en corollaire, une dégradation des relations sociales dans les entreprises donneuses d'ordre, voire une réduction ou un non renouvellement de leurs effectifs.

Cette sous-traitance renvoie alors directement au phénomène de surcapacité d'offre du secteur qui fait qu'un nombre important d'entreprises n'ont pas ou peu d'accès direct au fret, ce qui les rend dépendantes d'un nombre limité de donneurs d'ordre et ne leur confère qu'un faible pouvoir de négociation tarifaire.

C'est également ce type de sous-traitance conjuguée à un contexte concurrentiel particulièrement âpre qui induit des situations d'extrême précarité et des comportements quasi suicidaires entraînant le secteur dans une spirale de recherche de gains de productivité illicites et de non respect des réglementations sociales et de sécurité.

De toute évidence, c'est l'ensemble des acteurs de la chaîne de transport qui concourt à cette situation. Si les chargeurs ont poussé à la baisse des prix du transport, les transporteurs et les commissionnaires (qui ont, dans leur majorité, une activité transport) ont également largement participé au développement de ce phénomène, par des stratégies de sous-traitance en cascade et parfois par des aides à la création d'entreprises.

Dès lors, une des questions posées par les évolutions réglementaires actuelles (2) qui visent à un « assainissement » du marché et à une amélioration des conditions de travail, réside dans l'impact de leur application sur un secteur dual, structurellement et fonctionnellement déséquilibré.

---

(2) Outre celles posées par leur application sur le terrain.

Tenter de répondre à cette question suppose d'identifier :

- les données quantitatives relatives à la sous-traitance qui permettent de suivre le phénomène sur longue période ;
- les évolutions réglementaires, leur chronologie et le contexte dans lequel elles ont été mises en place ;
- les différents motifs et modes de recours à l'extérieur ;
- les différents types de sous-traitance et les rapports de force qu'ils traduisent et qu'ils induisent.



## **PARTIE 1 : ANALYSE DE LA SOUS-TRAITANCE AU TRAVERS DES INDICATEURS STATISTIQUES EXISTANTS**

L'étude des données statistiques a, à la fois, pour objet d'identifier la sous-traitance au travers des indicateurs existants (indicateurs émanant majoritairement du SES) et d'identifier les contraintes et limites inhérentes à cette analyse.

Elle couvre :

- un champ temporel allant de 1986 à 1992 avec une prise en compte de 1993 (et de 1994 et 1995 pour certaines données) sans qu'il soit toutefois totalement possible de comparer les données (modification de la nomenclature en 1993) ;
- un champ d'activité comprenant les codes du TRM ainsi que la collecte de fret terrestre et fluvial ;
- un champ spatial national auquel s'ajoute l'étude de cinq régions particulières : Alsace, Aquitaine, Rhône-Alpes, Nord-Pas-de-Calais (régions frontalières) et la région Centre.

Cette analyse constitue un préliminaire à l'analyse qualitative réalisée à partir d'entretiens avec les acteurs du secteur.

### **1. CONTENU ET LIMITES DE L'APPAREIL STATISTIQUE**

Malgré la qualité et l'étendue du système statistique français force est de constater qu'il ne rend compte que partiellement de la sous-traitance. Les limites de l'appareil statistique sont multiples, les deux principales résident dans :

- les difficultés techniques inhérentes à l'analyse statistique,
- les difficultés relatives à la collecte des données : difficultés qui renvoient à la qualité, à la fiabilité et au faible nombre d'indicateurs réellement suivis par les entreprises.

A ce jour, les données disponibles émanent majoritairement du SES et concernent :

- **le chiffre d'affaires** des entreprises (par code d'activité et par tranche d'effectifs) ainsi que **le chiffre d'affaires sous-traitance indiquant le recours à l'extérieur** ou sous-traitance confiée ;
- les informations relatives à la **sous-traitance reçue**, issues de l'**enquête TRM**, sont plus parcellaires. La nouvelle version de l'enquête, fournira des informations plus complètes notamment sur le statut du chargeur (chargeur industriel ou commercial, transporteur ou commissionnaire). A ce jour, les résultats de cette nouvelle enquête ne sont pas disponibles ;
- certaines données non directement liées à la sous-traitance peuvent être utilisées en raison de leur caractère descriptif de la situation du secteur. Il s'agit notamment des données relatives :
  - **au nombre et à la démographie des entreprises de transport**,
  - aux **effectifs roulants** et à la part qu'ils représentent dans les effectifs totaux ; ce ratio dépendant largement du mode d'organisation des entreprises ;
  - **aux attestations de capacités**,
  - **aux prix du TRM** (les prix de la sous-traitance ont été évalués pour une seule année 1993) ; la variation des prix même en francs constants dépendant toutefois d'un nombre important de variables.
- d'autres données sont plus difficiles à relier aux phénomènes de sous-traitance. Il s'agit notamment des données relatives **aux permis de conduire et aux investissements** (modes de financement nombreux et différents) ;
- enfin, certaines informations sont, par nature, quasi inexistantes, il s'agit de celles relatives **au travail clandestin** dont certains observateurs prévoient la croissance ou de celles relatives **aux entreprises utilisant des véhicules de moins de 3,5 tonnes** non inscrites au registre du transport.

Des données complémentaires sont analysées par le CNR. Elles peuvent faire l'objet d'un suivi ou d'une étude plus ponctuelle. Pour le cas qui nous intéresse, on pourra noter l'existence d'informations relatives :

- aux délais de paiement,
- aux prix.

## Indicateurs et sources

	Sources	Observations
<b>Indicateurs concernant directement la sous-traitance</b>		
• CA sous-traitance confiée	SES - EAE	Chiffre d'affaires sous-traitance et ratio CA sous-traitance/CA global pour chaque NAF et pour chaque tranche d'effectifs de chaque NAF. Pas d'information fine par activité exercée à l'intérieur de la NAF, par exemple (lots, messagerie, demi-lots...) Pas d'information relative aux entreprises de moins de 5 salariés
• CA sous-traitance reçue	SES - TRM	Traitement en cours de la nouvelle enquête : informations relatives au statut du donneur d'ordre Pas de rapprochement TRM - EAE
	CNR	Etude ponctuelle sur la sous-traitance (septembre 1996)
• Prix de la sous-traitance reçue	SES - TRM	Information pour l'année 1993. Information générale pas de ventilation par activité exercée (NAF ou lot, demi-lot,...)
	CNR	Etude ponctuelle. Possibilité de suivi via l'analyse des feuilles de route (1)
• Kilomètres en sous-traitance reçue	CNR	Etude ponctuelle. Possibilité de suivi via l'analyse des feuilles de route (1)
• Poids des envois en sous-traitance	CNR	Etude ponctuelle. Possibilité de suivi via l'analyse des feuilles de route (1)
• Heures travaillées-temps de service	SES - DTT	Suivi des heures pour les salariés et les non-salariés

---

(1) avec distinction général cargo, frigo et matières dangereuses.

## Indicateurs et sources (suite)

	Sources	Observations
<b>Indicateurs concernant directement la sous-traitance</b>		
• Modes de recours (Minitel, relationnel, bourses, intra-groupe...)	CNR	Etude ponctuelle
• Délais de paiement transport affrété	CNR	Etude ponctuelle
<b>Indicateurs dont l'évolution peut-être comparée à celle du taux de sous-traitance</b>		
• Effectif	SES - EAE	
• Trafics routiers	SES - SITRAM - Memento	Indications sur des tendances générales avec possibilité d'identifier les trafics par NAF
• Parc	SES - EAE	Information connue mais difficile à relier à la sous-traitance
• Démographie du secteur	INSEE	Informations difficiles à utiliser (problème d'appréhension de cessations)
• Investissements	SES - EAE	Difficultés d'appréhension des différentes formes et modes de financement
• Attestations de capacité	DTT	Tendances de la profession et de son degré d'ouverture mais difficile à appréhender (1 attestation ne signifie pas automatiquement 1 entreprise créée) et à croiser avec la sous-traitance.
• Permis de conduire	Sous-Direction de la Sécurité Routière	Informations connues mais difficiles à croiser avec la sous-traitance
• Accidents-sécurité	SES - Memento	Informations connues mais difficiles à croiser de manière objective avec la sous-traitance (puisque le parc des affrétés et son âge n'est pas connu par exemple)
• Véhicules et entreprises ne disposant que de - 3,5 tonnes	Pas d'information	Pas d'information
• Travail clandestin	Pas d'information	Par nature non mesurable

## 2. ANALYSE DES DONNEES STATISTIQUES EXISTANTES (NIVEAU NATIONAL)

Seules les informations concernant directement la sous-traitance et les évolutions comparées du taux de sous-traitance et des indicateurs qui nous paraissent, compte-tenu du tableau précédent, pertinents ont été analysées.

Les données utilisées émanent du SES.

### 2.1. Le recours à la sous-traitance des entreprises de TRM et de collecte de fret terrestre et fluvial : données globales

En 1993, le secteur du TRM et de la collecte de fret a eu recours à la sous-traitance à hauteur de 28 % de son chiffre d'affaires (29 % en 1992).

Ce taux global masque d'importantes disparités selon l'activité (identifiée au travers du mode NAF) :

- de manière « naturelle », la part de la sous-traitance confiée dans le chiffre d'affaires global des entreprises de collecte de fret est importante : **52,85 %** ;
- elle s'établit à un niveau nettement inférieur : **13,19 % pour les entreprises du TRM** ;
- à l'intérieur du TRM :
  - la sous-traitance confiée représente un faible pourcentage du chiffre d'affaires global des entreprises de location : **5 %**,
  - cette part est en revanche de **15,9 %** pour la zone longue et de **12,6 %** pour la zone courte.

Concernant ces deux dernières activités, la réglementation limite, pour un transporteur, la sous-traitance à un niveau maximum de 15 % ; niveau dépassé par nombre d'entreprises si l'on se réfère au taux de sous-traitance global de la zone longue et sans doute dépassé par nombre d'entreprises de zone courte. Les transferts d'une NAF à l'autre sont, en outre, courants et un transporteur zone longue réalisant plus de 15 % de son chiffre d'affaires via la sous-traitance peut aisément s'inscrire ou être transféré sur le registre des commissionnaires. Cette possibilité explique qu'un grand nombre de commissionnaires exerce, pour une part notable de leur chiffre d'affaires, une activité de transport.

- enfin, avec un taux de sous-traitance de 13,15 % le secteur du déménagement est proche de la zone courte.

Selon l'enquête menée en 1996 par le CNR, qui analyse la **sous-traitance reçue**, c'est plus de la moitié (52,3 %) du fret qui passe par la sous-traitance : pour 57 % le donneur d'ordre est un commissionnaire, pour 36 % un transporteur et pour 7 % un acteur « autre ».

En matière d'évolution :

- Le taux de sous-traitance confiée pour le code collecte de fret progresse de 1986 à 1990 (+ 3,5 % de 1986 à 1988 puis + 2,2 % de 1988 à 1990) pour atteindre près de 60 % en 1990.  
Cette période est suivie d'une diminution du recours à l'extérieur sur l'année 1990 - 1991 (- 5 %) puis d'une **stabilisation en 1992 pour un niveau (56,65 %) peu différent de celui enregistré en 1986 (56,4 %)**.

**Les résultats, pour 1993, semblent, par ailleurs, confirmer cette tendance à la stabilisation de la sous-traitance.**

- Pour les codes du TRM, le taux de sous-traitance confiée évolue positivement jusqu'en 1988 (+ 17 %) pour entamer ensuite **une quasi stabilité jusqu'en 1992**.

Les résultats de 1993 semblent, par ailleurs, montrer une tendance à la baisse de la sous-traitance.

**L'analyse des données statistiques relatives à la sous-traitance révèle une tendance à la stabilisation de celle-ci après une période de croissance de 1986 à 1989.**

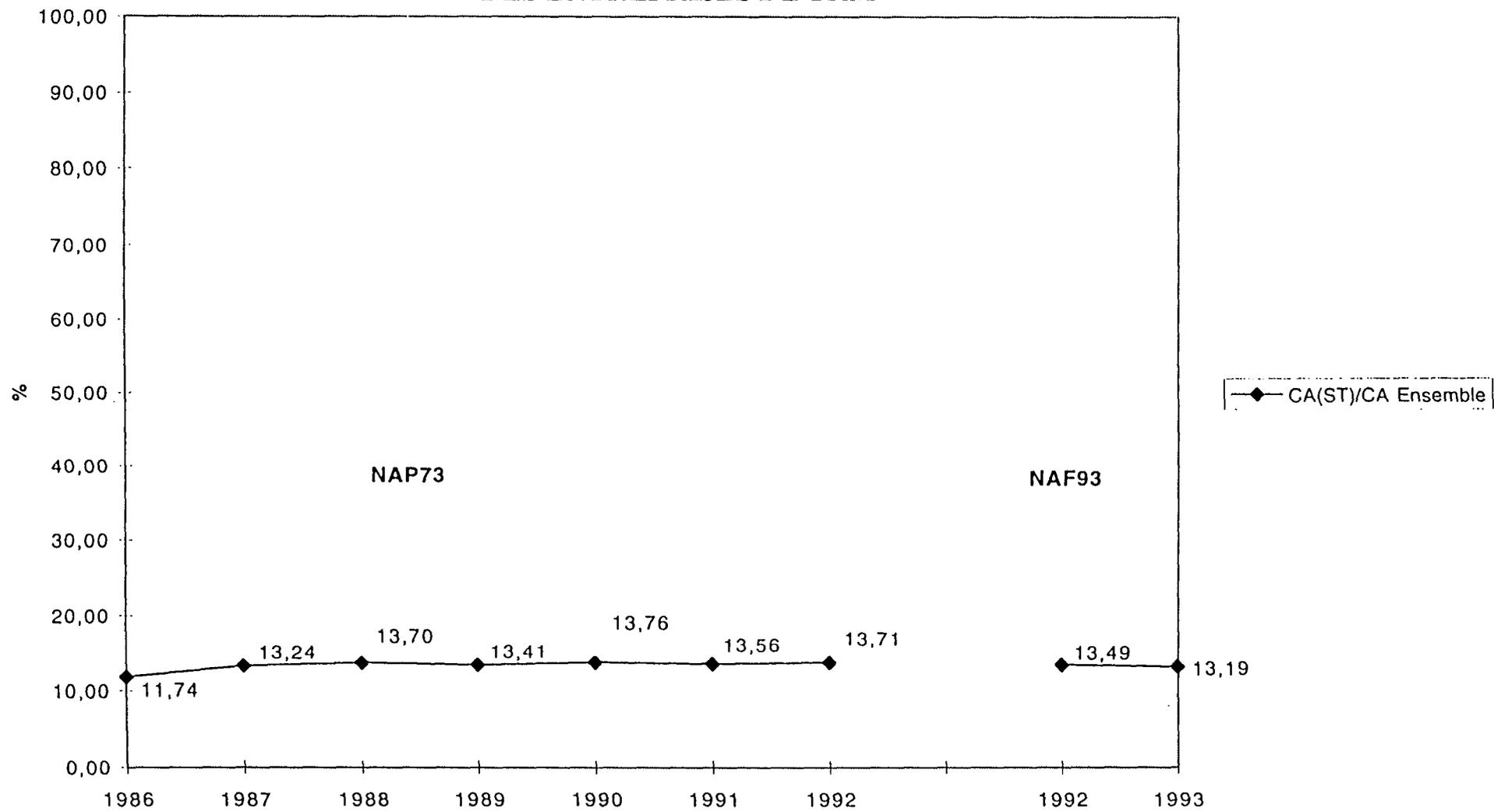
**Pour autant, les observateurs qui prévoyaient une augmentation du recours à l'extérieur pour ces dernières années se sont-ils trompés ?**

**L'insuffisance d'informations plus fines sur la sous-traitance rend la réponse difficile :**

- il est complexe d'identifier les effets prix (plus bas pour les trafics affrétés) et les effets volumes ;
- il n'existe pas de données par type de trafic : lot, messagerie...

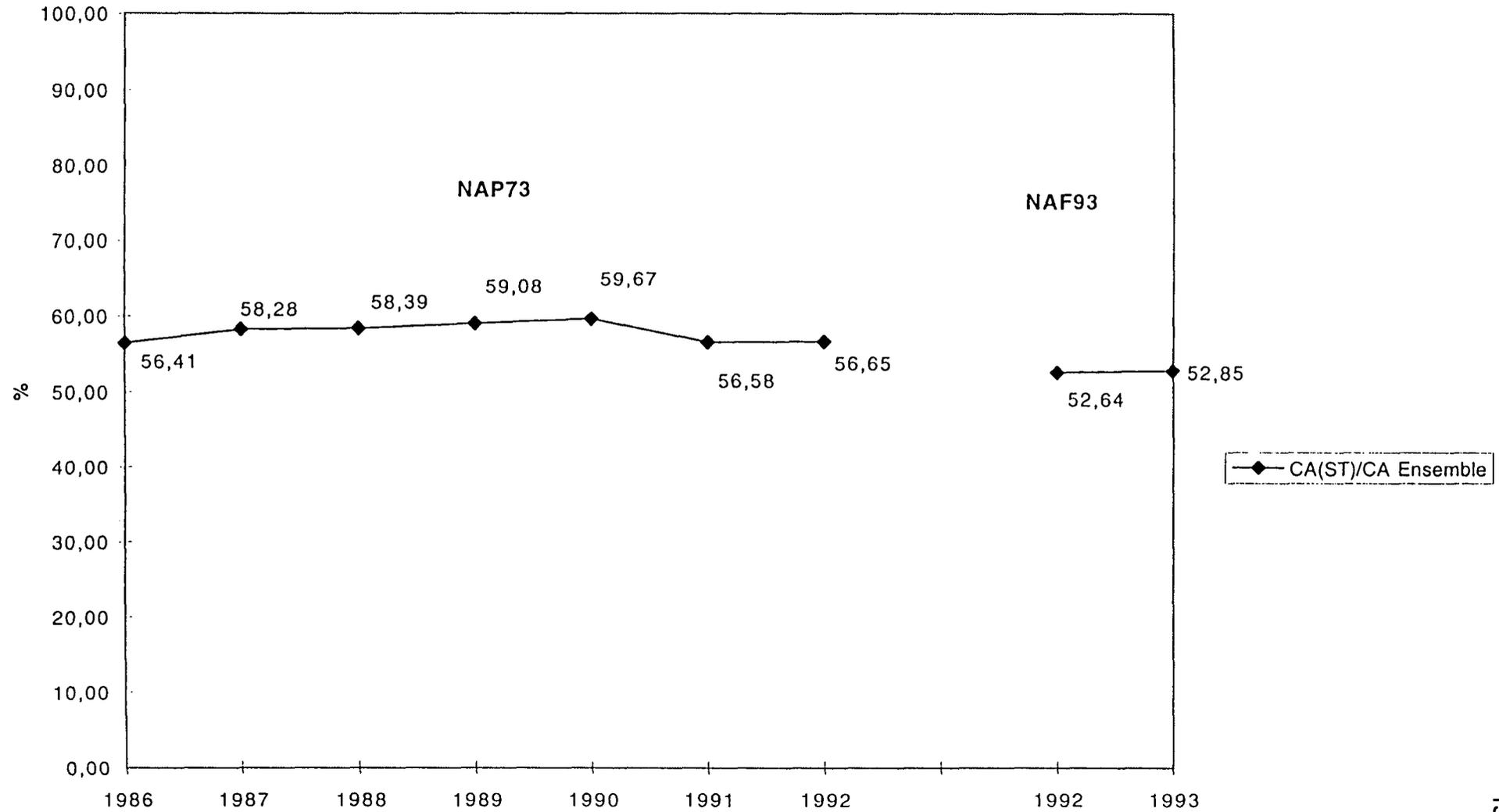
**En outre, la stabilisation de la sous-traitance ne conduit pas nécessairement à une amélioration des conditions dans lesquelles elle s'exerce.**

## RECOURS A LA SOUS TRAITANCE DES ENTREPRISES DE TRM



Sources : SES

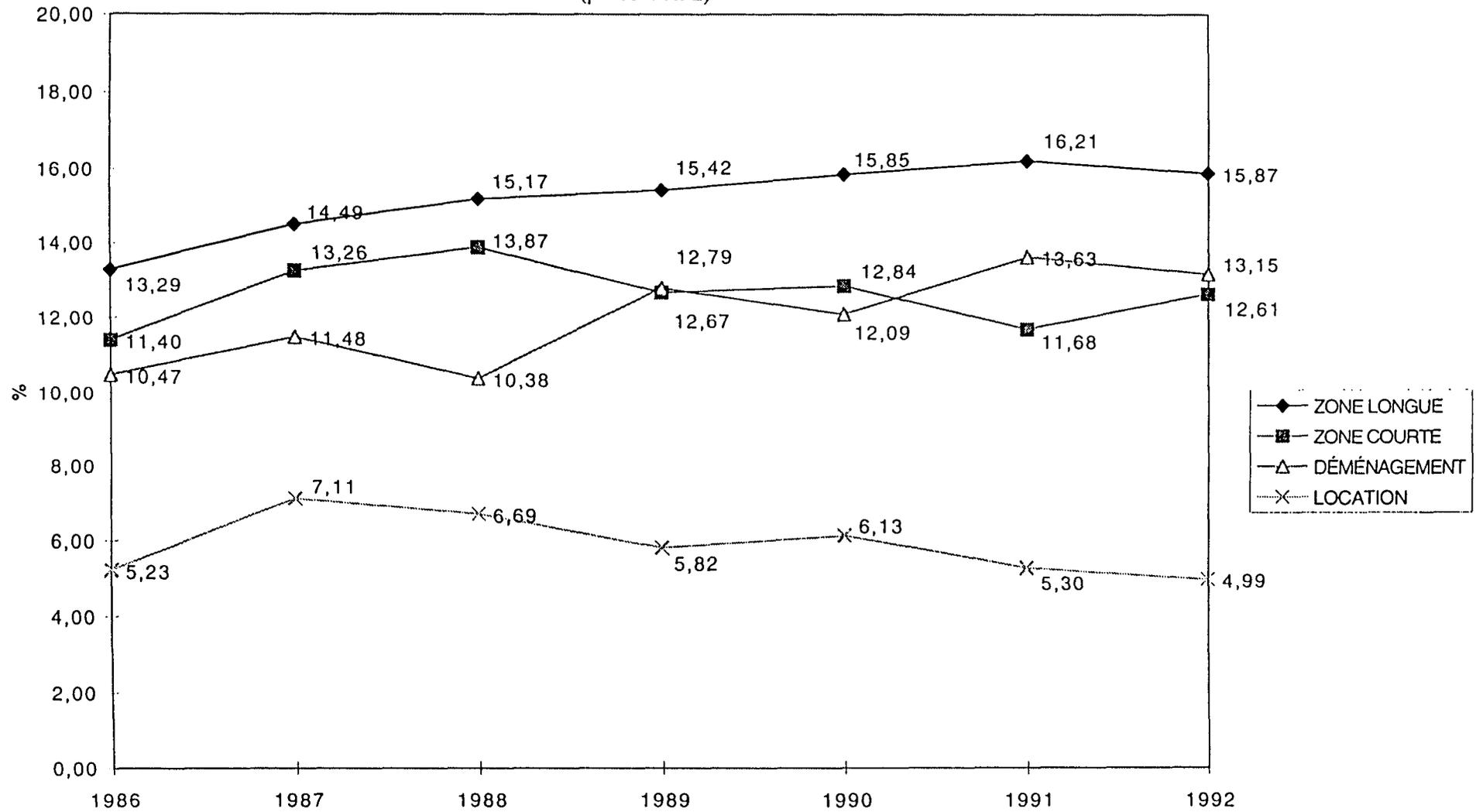
## RECOURS A LA SOUS TRAITANCE DES ENTREPRISES DE COLLECTE DE FRET



Sources : SES

# RECOURS A LA SOUS TRAITANCE DES ENTREPRISES DE TRM

(par code APE)



Sources : SES

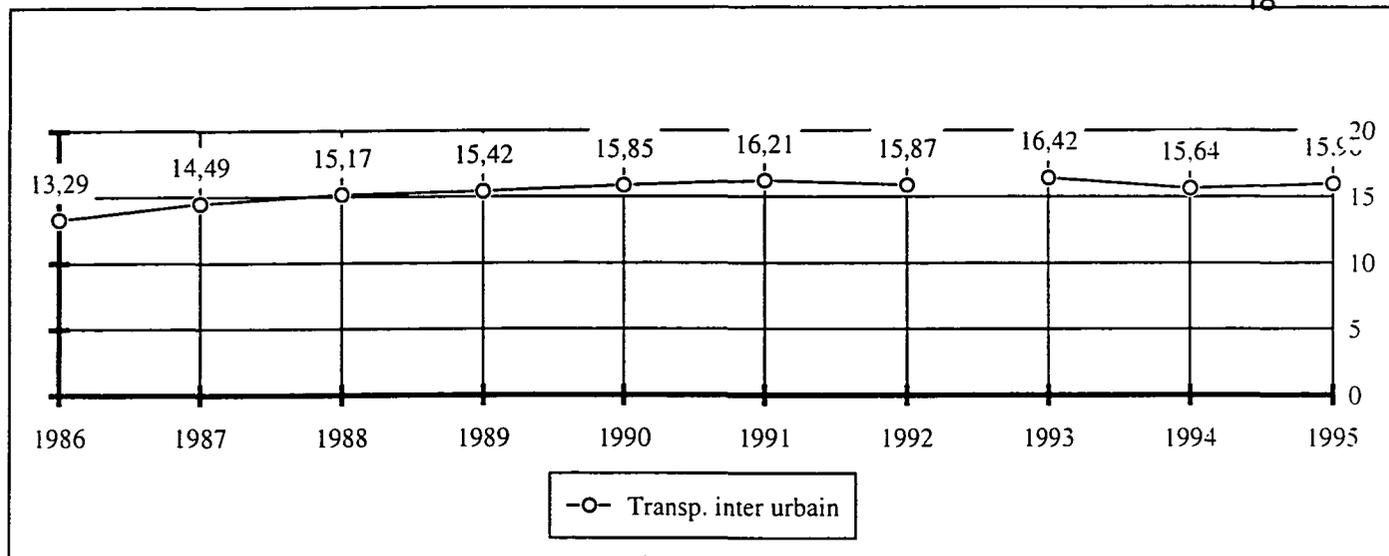
Les données des enquêtes annuelles d'entreprises pour les années 1993, 1994 et 1995 donnent des indications sur les évolutions récentes. Elles ne sont toutefois pas totalement comparables aux données précédentes puisqu'elles concernent des codes activités n'existant pas sous cette forme avant 1993.

En restreignant l'analyse aux TRM interurbain (rapproché de la zone longue), TRM de proximité (rapproché de la zone courte) et à la collecte de fret, on observe :

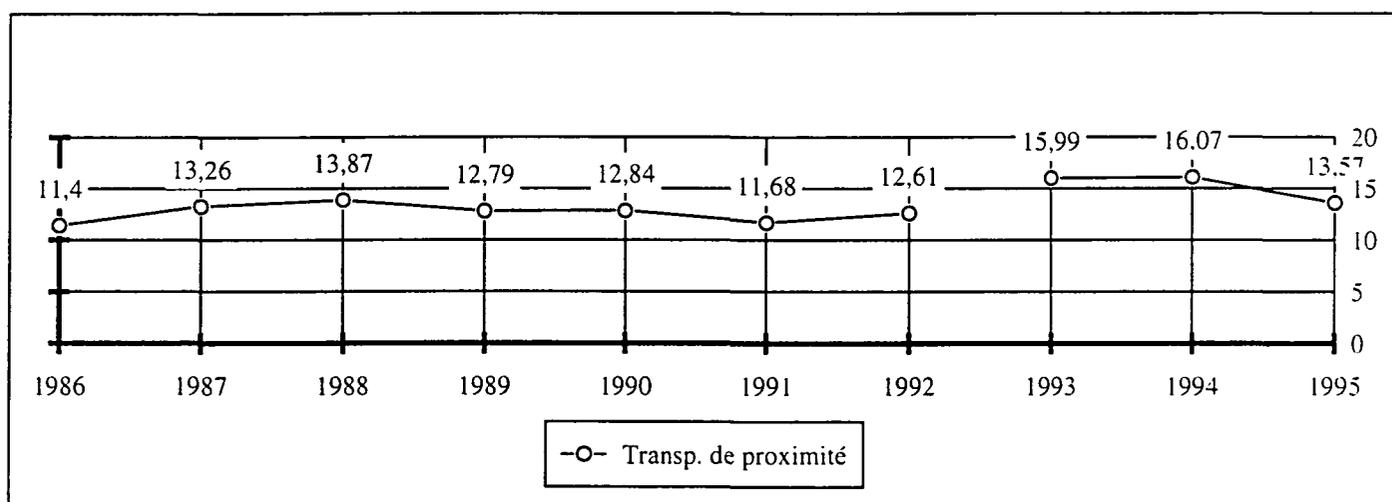
- une évolution heurtée du taux de sous-traitance pour le transport de proximité, confirmant la tendance observée les années précédentes avec une forte baisse (- 15,5 %) en 1995 ;
- une baisse, certes faible (- 2 %) du taux de sous-traitance pour le transport interurbain confirmant la tendance observée avant 1993 ;
- une relative stabilité du taux de sous-traitance pour la collecte de fret confirmant les données de 1992.

### Evolution du taux de sous traitance du transport inter urbain

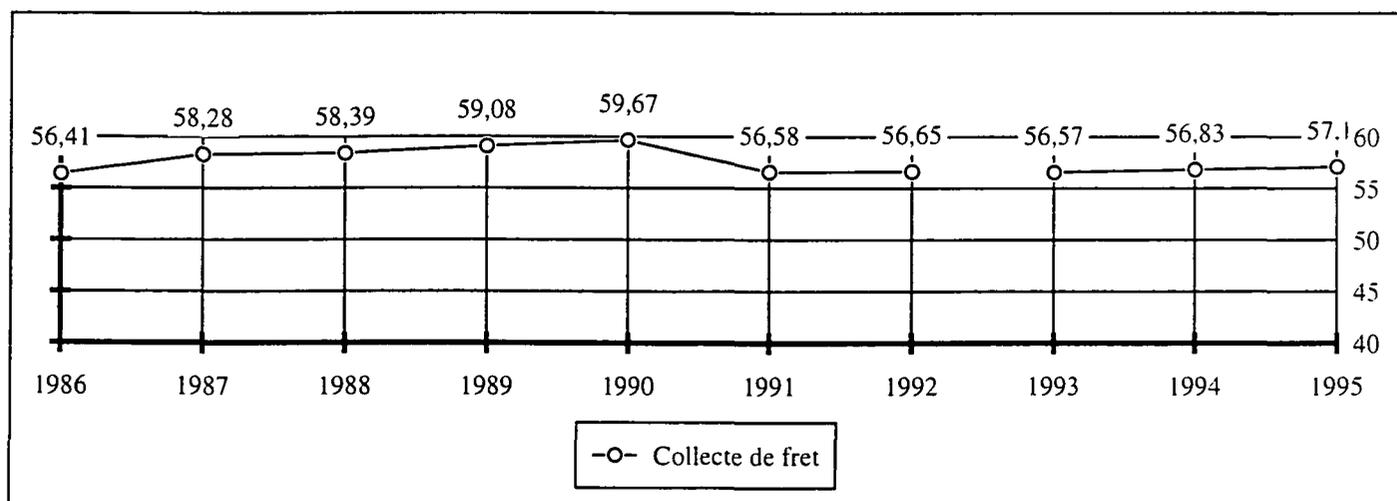
18



### Evolution du taux de sous traitance du transport de proximité



### Evolution du taux de sous traitance de la collecte de fret



## 2.2. Recours à la sous-traitance selon la taille des entreprises

### 2.2.1. Les entreprises de TRM

L'observation des données relatives au taux de sous-traitance par tranche d'effectifs montre que :

- le recours à l'extérieur n'est pas le seul fait des grandes entreprises,
- que malgré cela, un effet de taille existe : les taux de sous-traitance augmentant avec les effectifs.

En 1992, le taux de sous-traitance confiée (données globales) des entreprises de moins de 50 salariés est ainsi inférieur ou égal à 15 % alors qu'il varie dans une fourchette de 17 à 23 % pour les tranches supérieures. En 1993, le taux dépasse les 16 % pour les entreprises de 20 à 49 salariés, mais tombe entre 8 et 11,5 % pour celles de 6 à 19 salariés.

Une des explications à cet effet de taille réside dans les politiques de diversification de l'offre menées majoritairement par des entreprises moyennes et grandes dont la culture tend à se rapprocher de celle d'organismes de transport ou de prestataires logistiques. Prégnance de la culture « du camion », faiblesse des effectifs sédentaires (force de vente notamment) et des outils techniques et financiers de diversification (surfaces, systèmes d'information,...) peuvent parallèlement expliquer la plus faible utilisation de la sous-traitance par les transporteurs de plus petite taille.

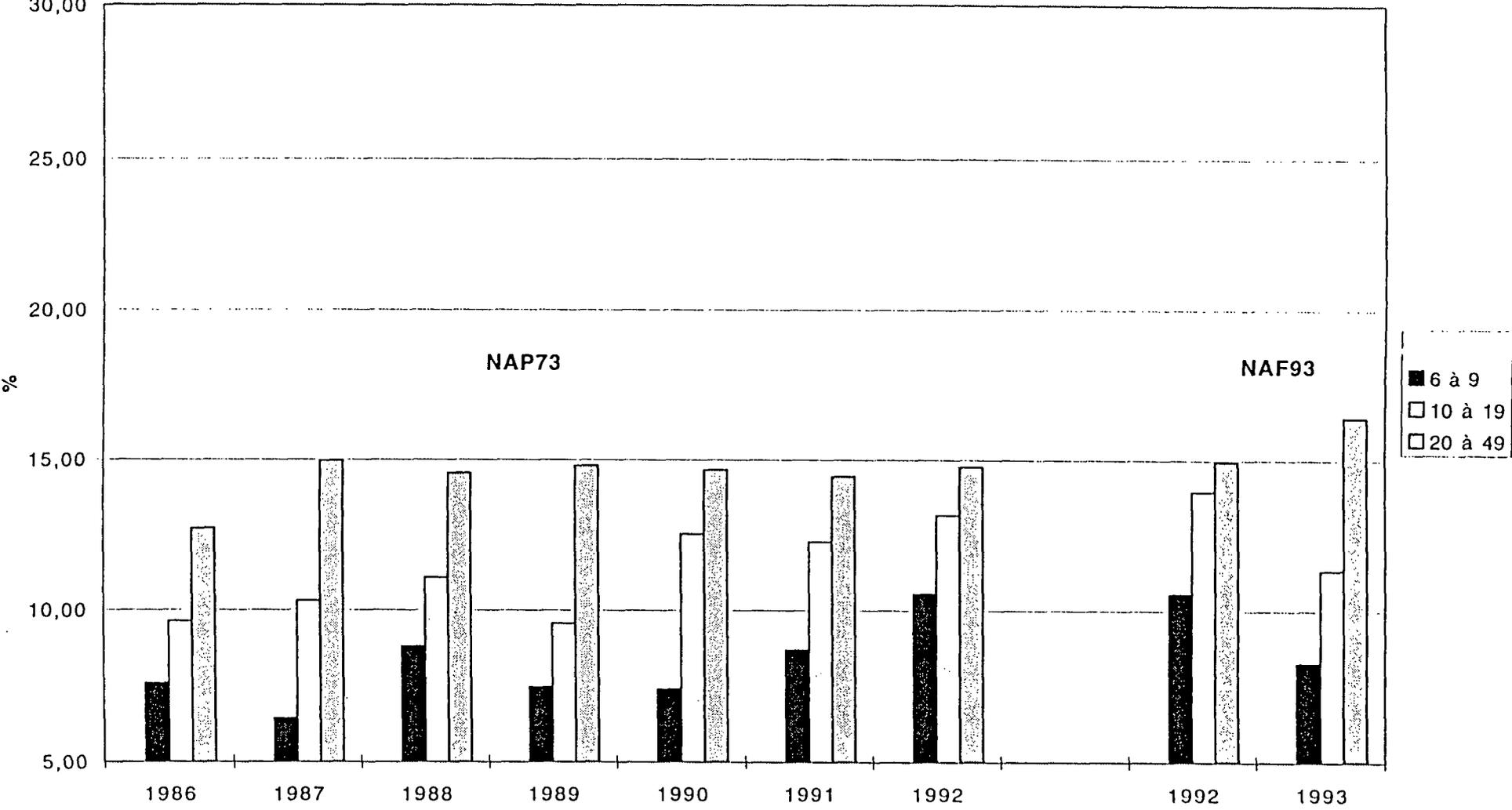
#### • Evolutions sur la période 1986 - 1992 et 1992 - 1993 :

- les entreprises de moins de 10 salariés ont connu une évolution heurtée de leur taux de sous-traitance avec des périodes de croissance puis de décroissance. De 1990 à 1992, le recours à l'extérieur reste croissant (+ 42,5 % sur deux ans), tandis que les résultats pour 1993 révèlent une inversion de tendance avec une baisse de 21,6 % ;
- les entreprises de 10 à 19 salariés ont connu une progression quasi constante de leur taux de sous-traitance jusqu'en 1992 (+ 37 % sur 6 ans). Deux années font toutefois exception : 1989 (- 14 %) et, dans une moindre mesure, 1991 (- 2 %).  
En revanche, 1993 est, comme pour les entreprises précédentes, marquée par une forte baisse (- 18,7 %) du recours à l'extérieur ;

- **les entreprises de 20 à 49 salariés** enregistrent, après 1987, marquée par une hausse significative du taux de sous-traitance (+ 17,6 %), **une quasi stagnation de celui-ci sur toute la période 1987-1992.**  
L'année 1993 révèle, à l'inverse, **une hausse du recours à l'extérieur (+ 9,7 %) ;**
- **les entreprises de 50 à 99 salariés** ont enregistré une hausse du recours à l'extérieur sur la période 1986 - 1988 (+ 14,5 %) suivie d'une stabilisation de 1988 - 1990 puis d'une baisse relativement importante et régulière, pour atteindre, en 1992, **un niveau inférieur à celui de 1986.**  
En 1993, **la situation s'est stabilisée.**
- **les entreprises de 100 à 199 salariés** ont connu une évolution relativement stable y compris en 1993 ;
- **les entreprises de 200 salariés et plus** ont enregistré une forte hausse de la sous-traitance sur la période 1986 - 1988 (+ 21,6 %) suivie d'une baisse significative en 1989 (- 7,5 %). Cette baisse s'est poursuivie depuis mais à un rythme moindre, sauf en 1993 où la baisse de la sous-traitance a été de 13 %.

# RECOURS A LA SOUS TRAITANCE DES ENTREPRISES DE TRM

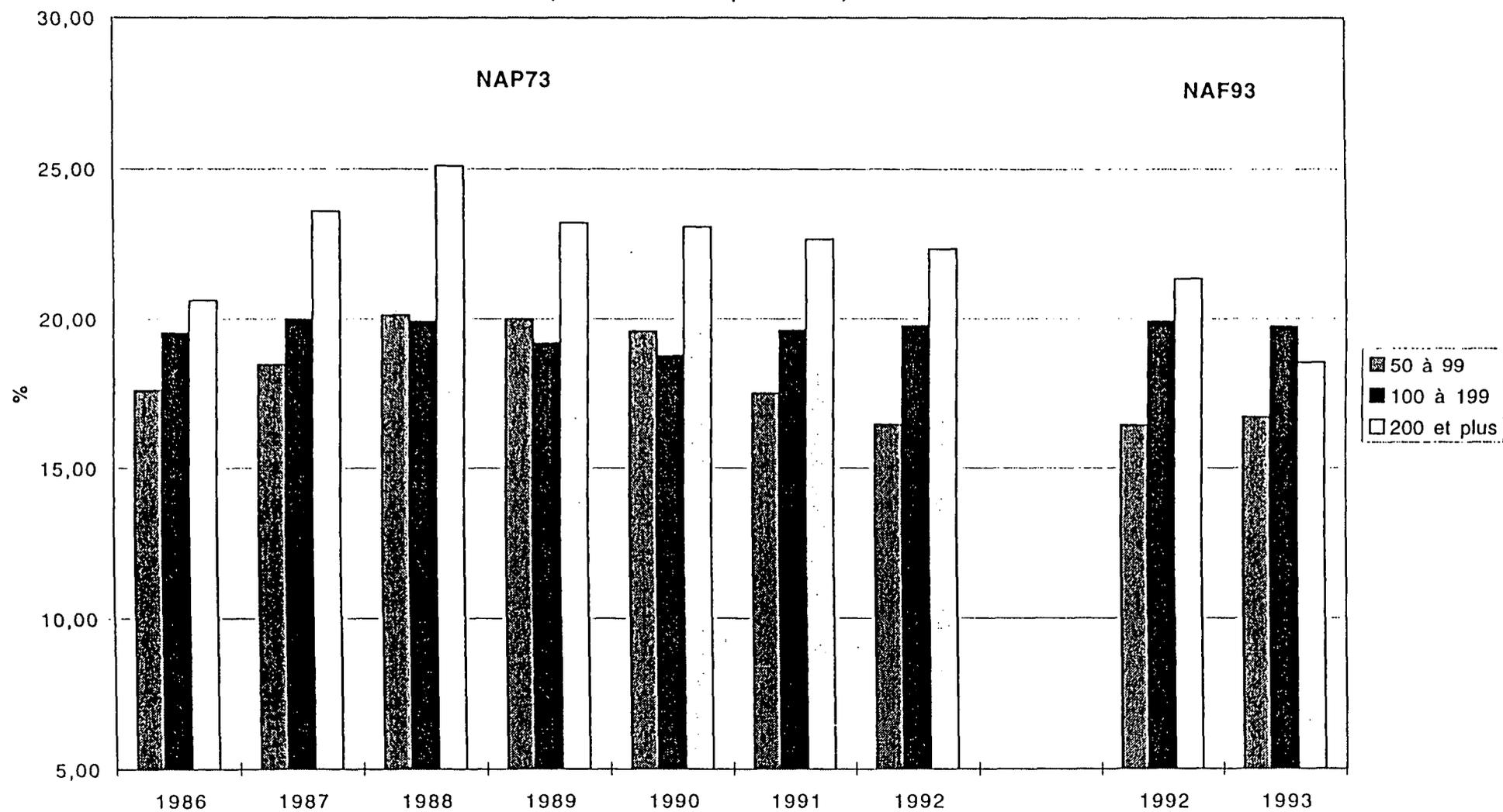
(Tranche d'effectif inférieure à 50)



Sources : SES

# RECOURS A LA SOUS TRAITANCE DES ENTREPRISES DE TRM

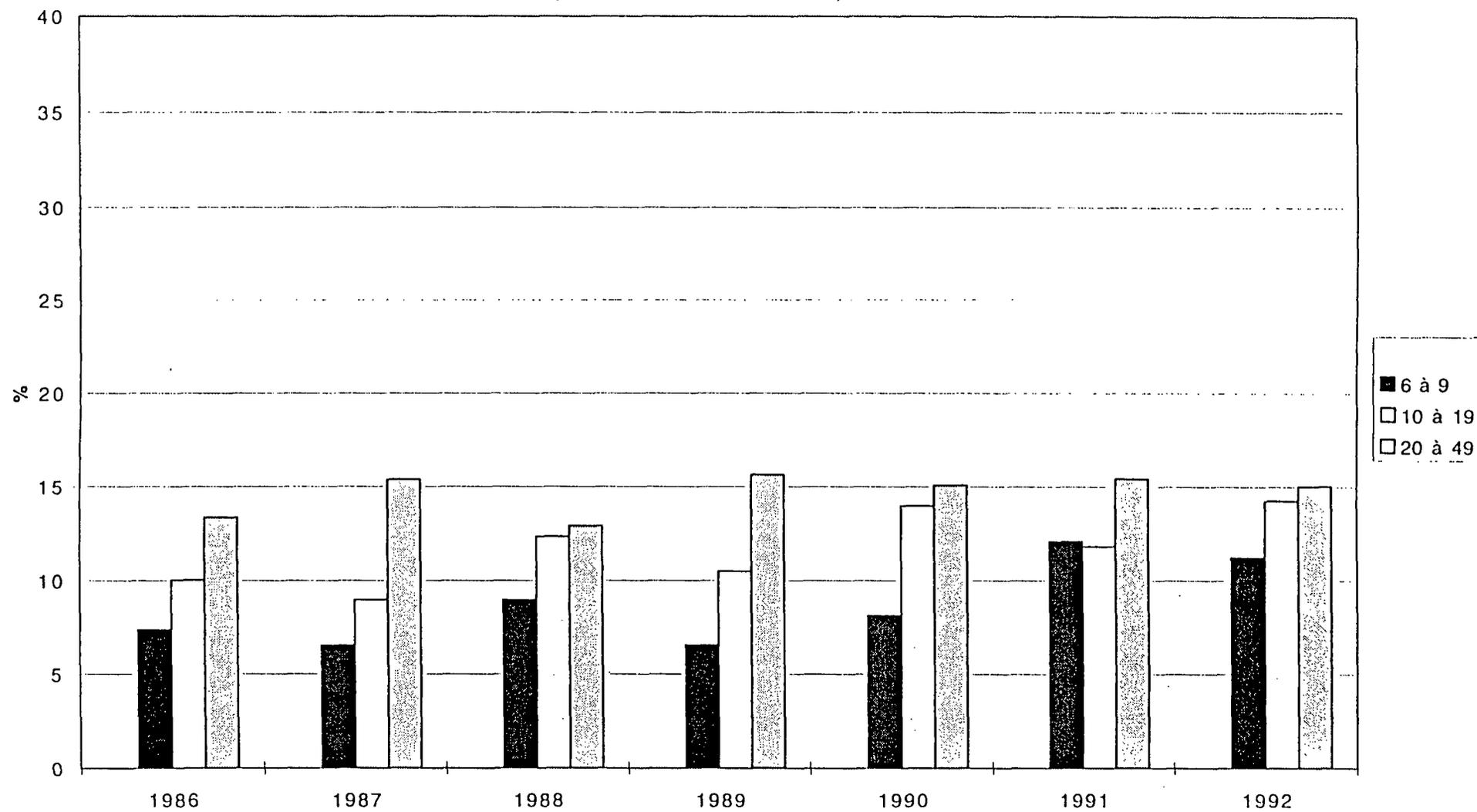
(Tranche d'effectif supérieure à 50)



Sources : SES

# RECOURS A LA SOUS TRAITANCE DES ENTREPRISES DE TRM (ZONE LONGUE)

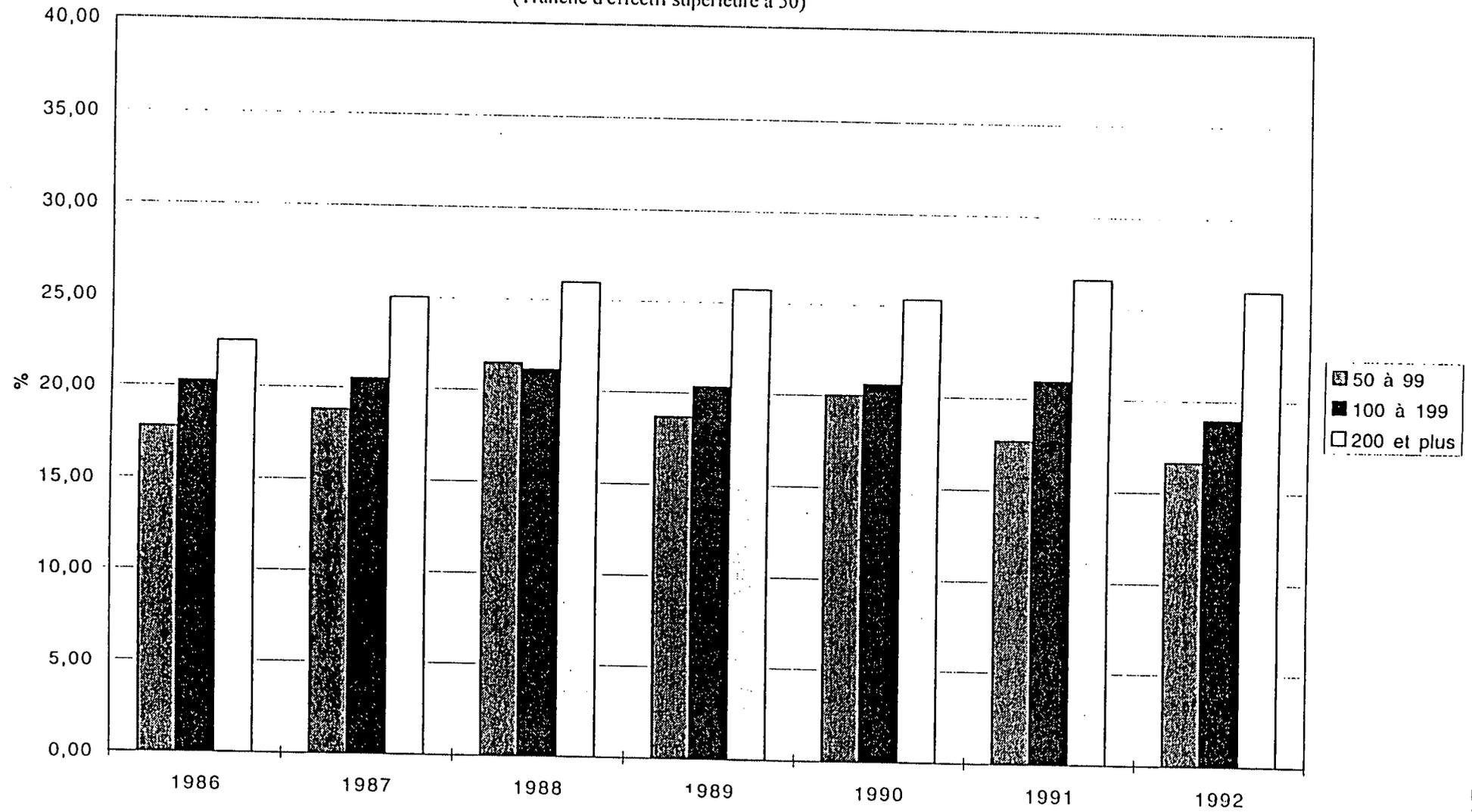
(Tranche d'effectif inférieure à 50)



Sources : SES

# RECOURS A LA SOUS TRAITANCE DES ENTREPRISES DE TRM (ZONE LONGUE)

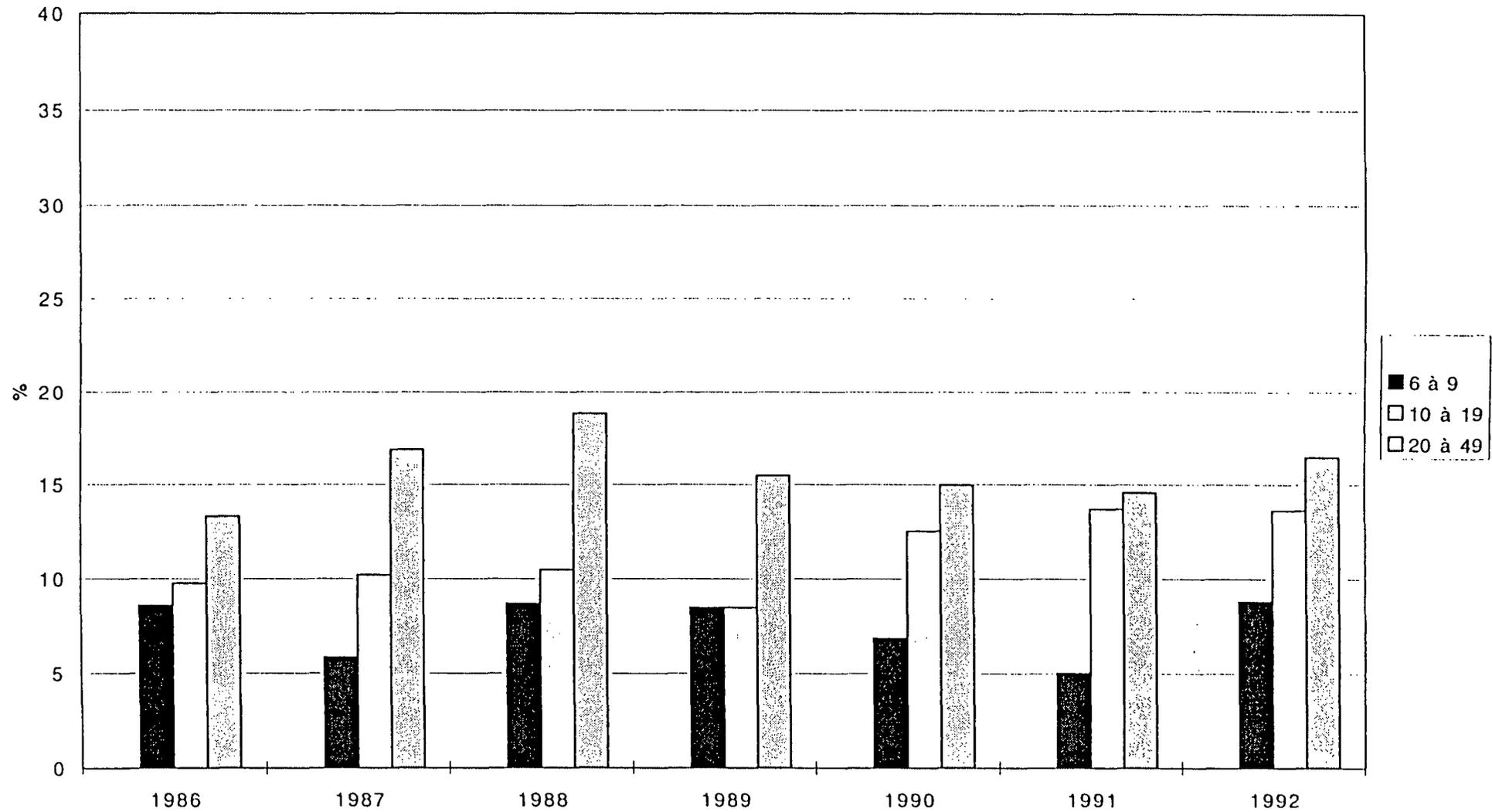
(Tranche d'effectif supérieure à 50)



Sources : SES

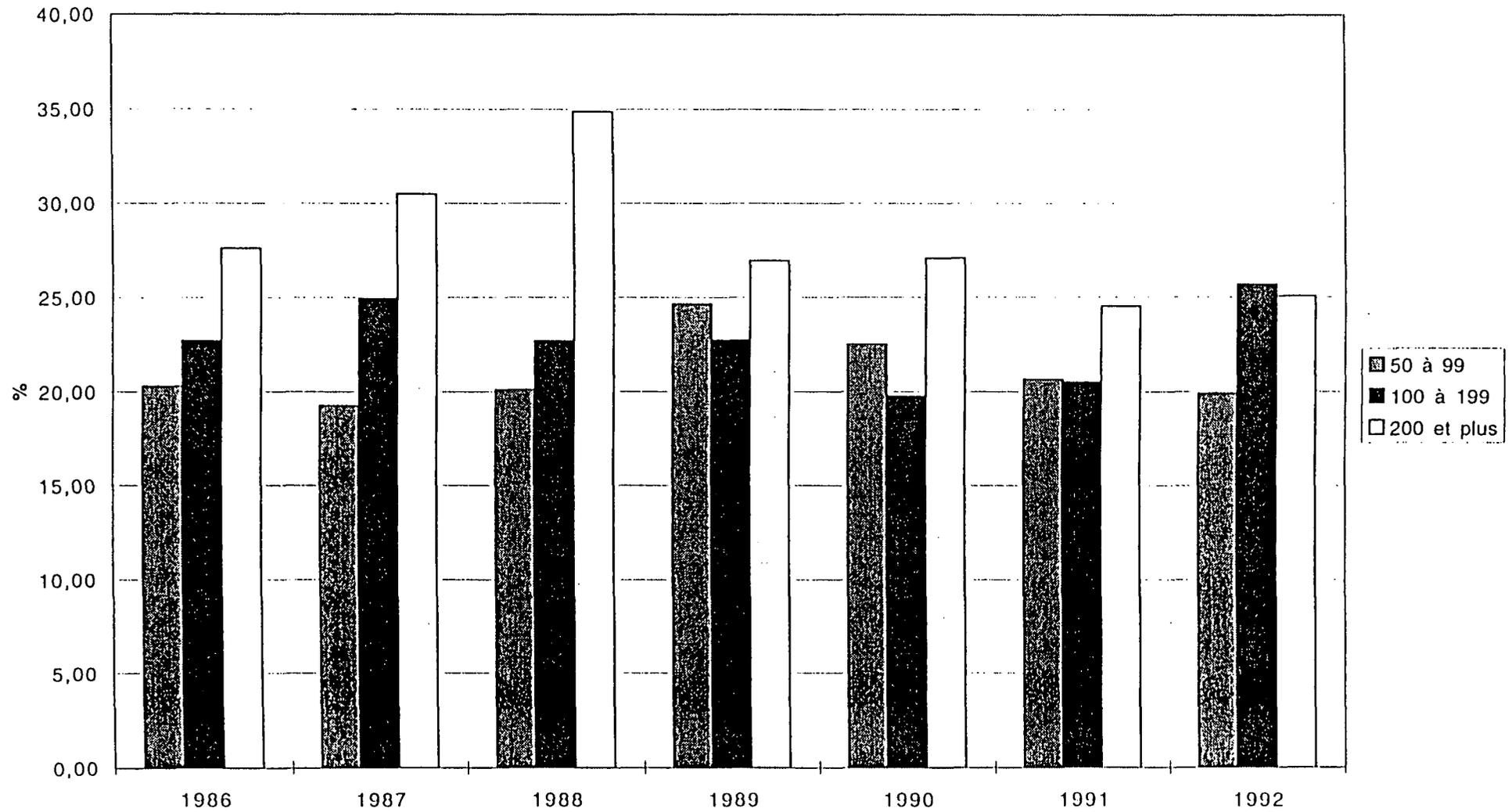
# RECOURS A LA SOUS TRAITANCE DES ENTREPRISES DE TRM (ZONE COURTE)

(Tranche d'effectif inférieure à 50)



Sources : SES

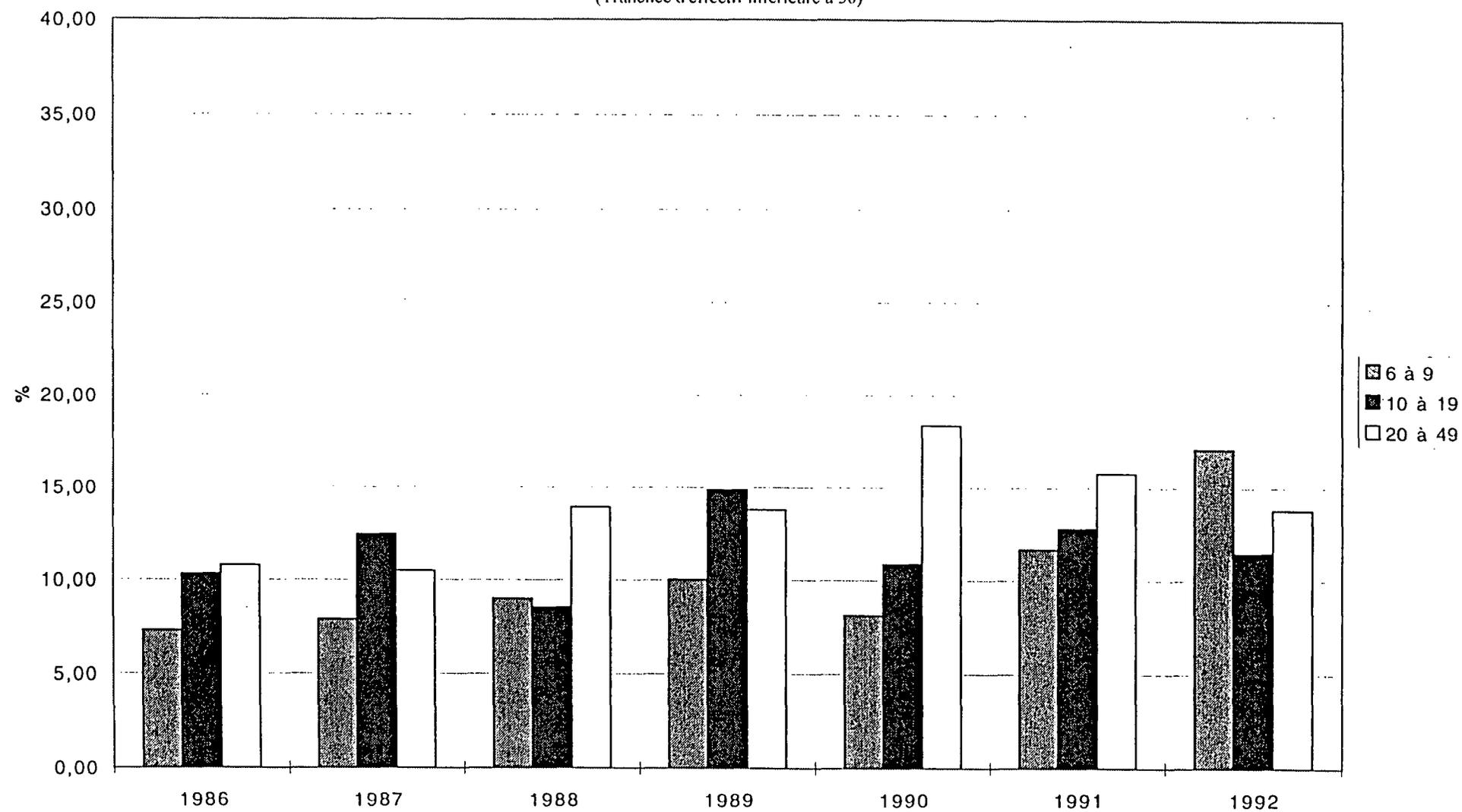
**RECOURS A LA SOUS TRAITANCE  
DES ENTREPRISES DE TRM (ZONE COURTE)**  
(Tranche d'effectif supérieure à 50)



Sources : SES

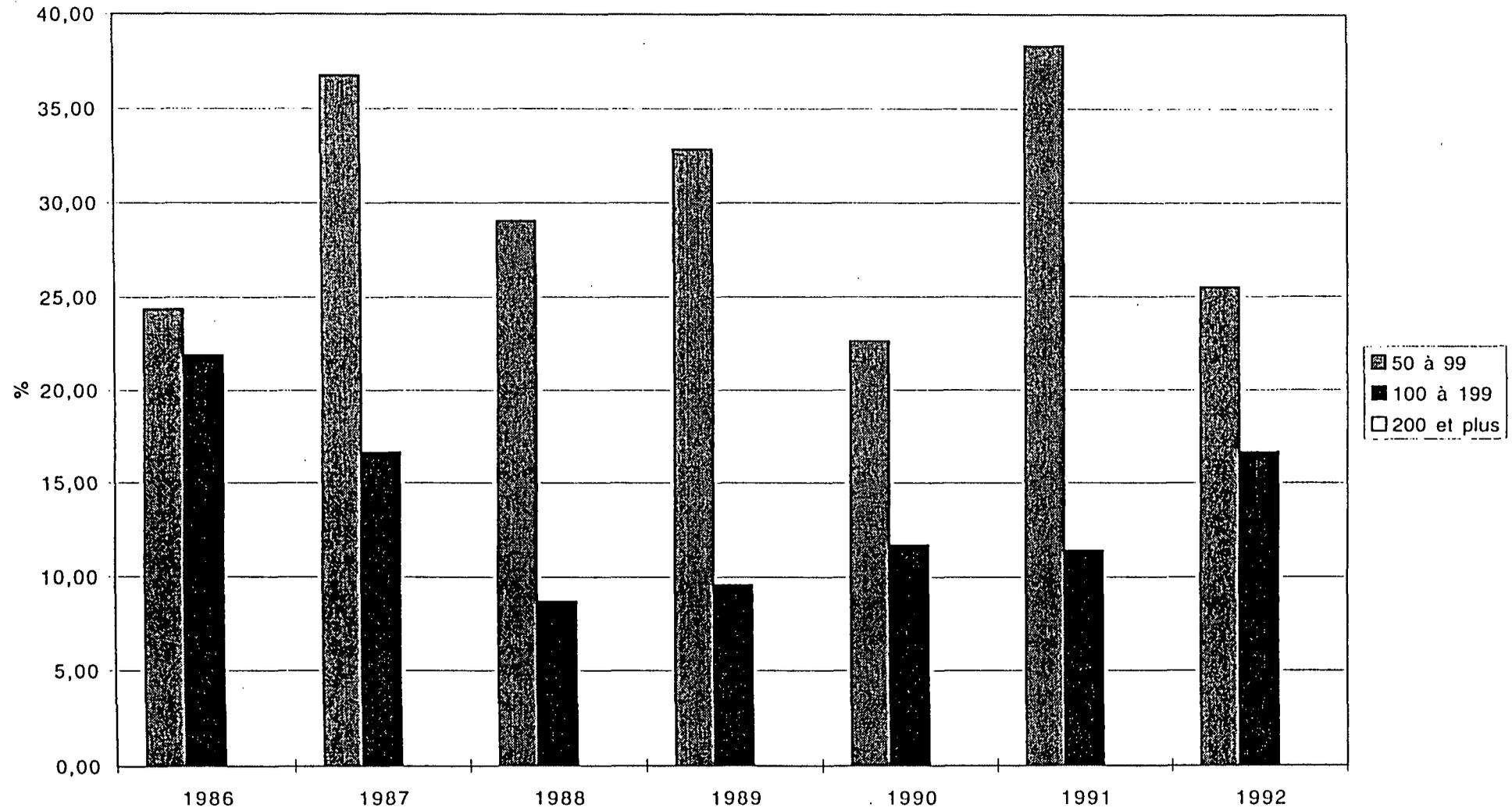
## RECOURS A LA SOUS TRAITANCE DES ENTREPRISES DE TRM (DEMEMAGEMENT)

(Tranchee d'effectif inférieure à 50)



Sources : SES

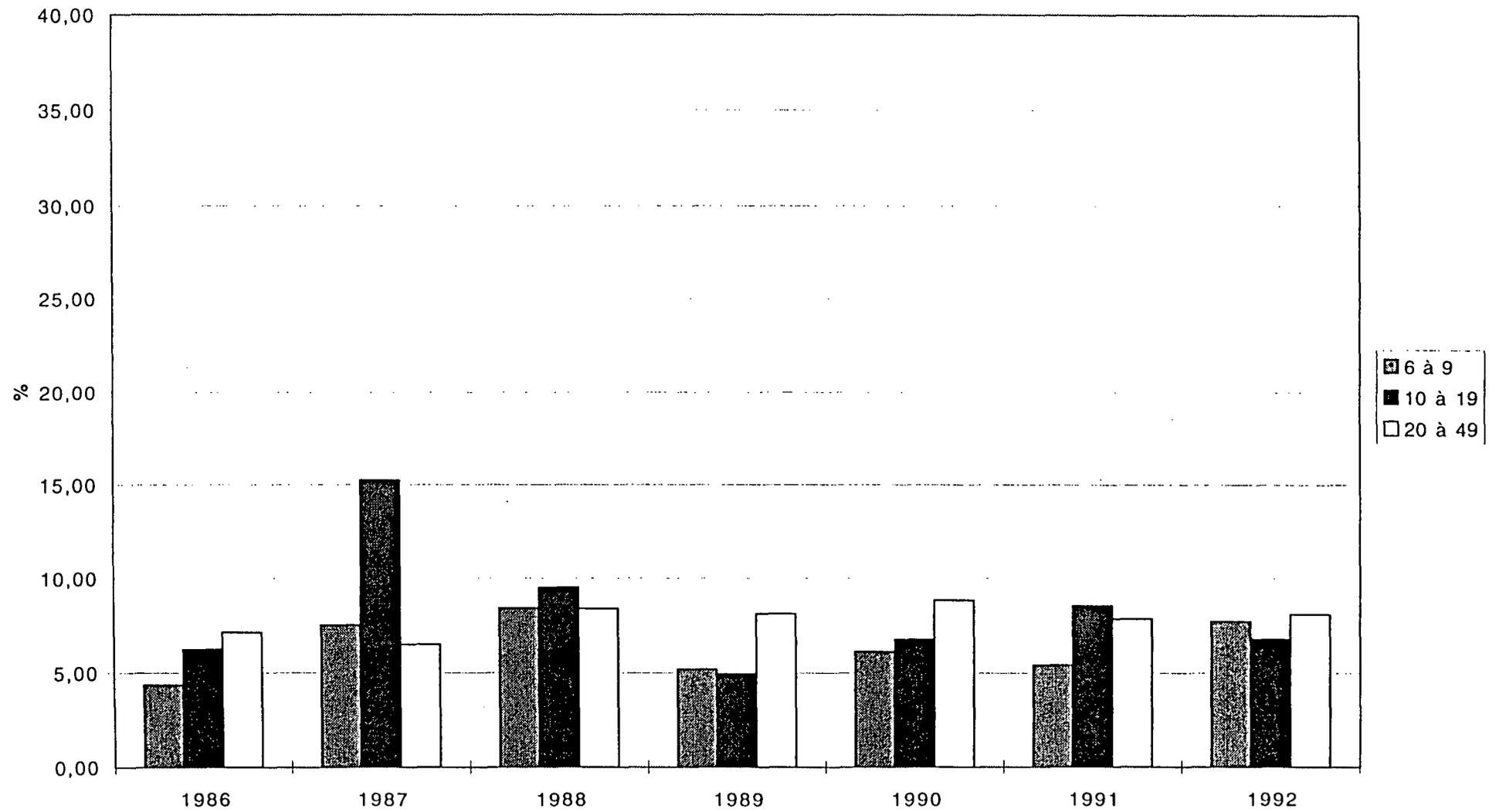
**RECOURS A LA SOUS TRAITANCE  
DES ENTREPRISES DE TRM (DEMENAGEMENT)**  
(Tranche d'effectif supérieure à 50)



Sources : SES

# RECOURS A LA SOUS TRAITANCE DES ENTREPRISES DE TRM (LOCATION)

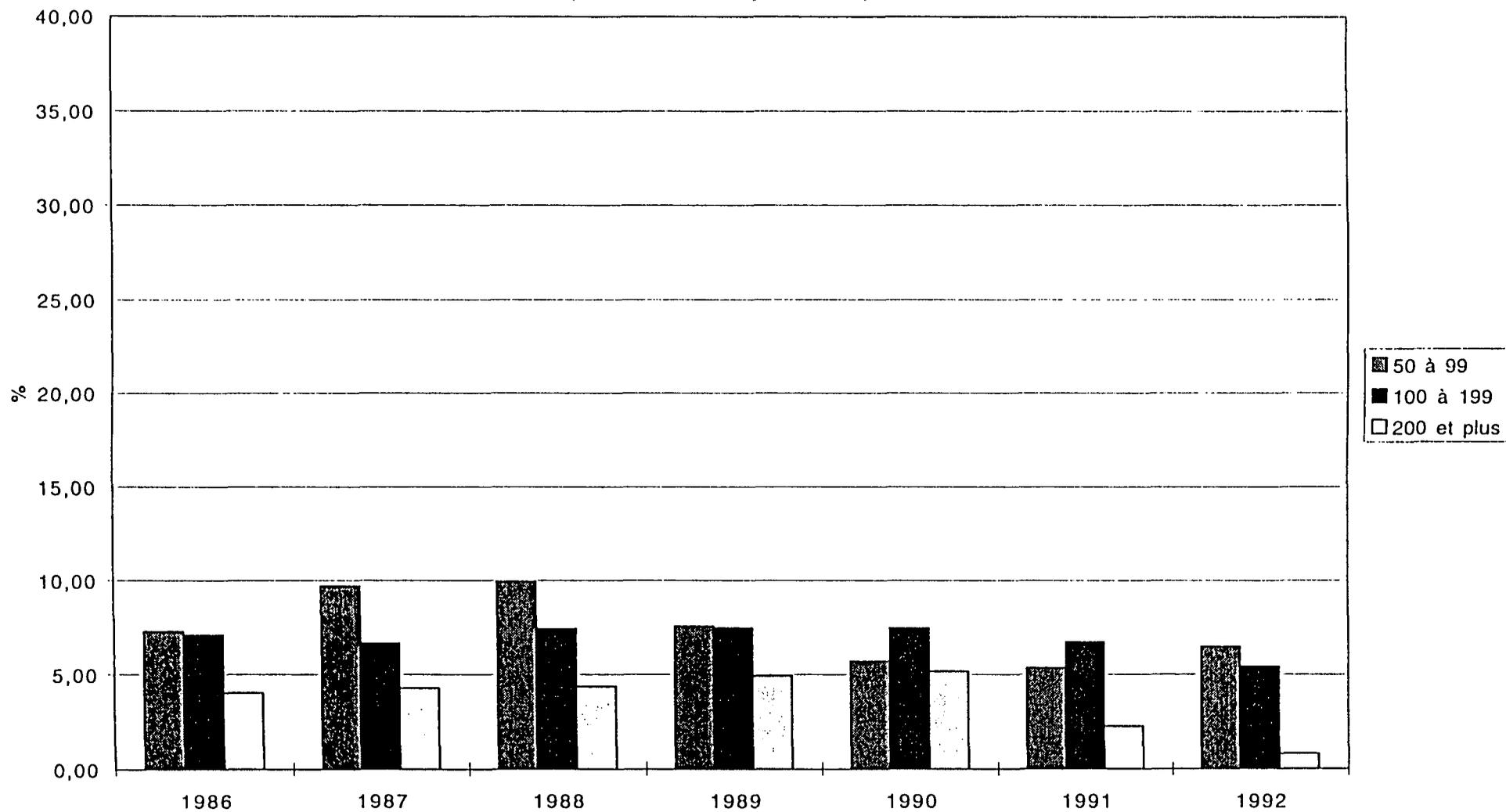
(Tranche d'effectif inférieure à 50)



Sources : SES

# RECOURS A LA SOUS TRAITANCE DES ENTREPRISES DE TRM (LOCATION)

(Tranche d'effectif supérieure à 50)



### 2.2.2. Les entreprises de collecte de fret terrestre et fluvial

- Concernant les entreprises de collecte de fret, les résultats globaux masquent également des situations contrastées selon la taille des entreprises mais avec un effet de taille « inversé ».
- Contrairement aux observations réalisées sur le TRM, ce sont en effet les petites entreprises de collecte qui ont le plus recours à l'extérieur (70 % pour les moins de 10 salariés) tandis que les grandes, qui ont, ou conservent, une activité transport en propre enregistrent des taux, soit légèrement plus faibles - autour de 62 % pour les entreprises de 10 à 19 salariés et celles de 50 à 99 salariés - soit nettement inférieurs - autour de 54 % pour les entreprises de 20 à 49 salariés et pour les entreprises de plus de 100 salariés.

Ces résultats globaux montrent ainsi la limite tenue séparant les grands transporteurs à activité diversifiée pouvant, en partie, s'émanciper des contraintes du marché de la traction, et les grands commissionnaires (d'ailleurs souvent présents sur le secteur de la messagerie) exerçant une activité de transport.

A ce titre, les résultats de l'analyse quantitative confirme la nécessité d'avoir une vision large des phénomènes de sous-traitance afin de ne pas les réduire aux seules relations transporteurs - transporteurs mais d'y inclure les relations commissionnaires - transporteurs.

- Sur les périodes 1986 - 1992 et 1992 - 1993 :
  - **les entreprises de 0 à 5 salariés** ont connu une évolution heurtée avec une baisse du taux de sous-traitance de 1986 à 1987 (- 7,3 %) puis une hausse en 1988 (+ 6,2 %) suivie d'une baisse importante en 1989 (- 11,2 %) puis d'une hausse en 1990 (+ 6,6 %).  
De 1990 à 1992, le recours à l'extérieur a été stable. **Le taux de sous-traitance est, en 1992, largement inférieur à celui de 1986 (- 7,7 % sur 6 ans).**  
**En 1993, il enregistre toutefois une nouvelle progression ;**
  - **pour les entreprises de 6 à 9 salariés**, le taux de sous-traitance évolue positivement de 1986 à 1988 et connaît, de 1988 à 1992, une évolution heurtée. En 1993, on assiste à une certaine stabilisation du recours à l'extérieur ;

- **les entreprises de 10 à 19 salariés** enregistrent une baisse du taux de sous-traitance de 1986 à 1987 (- 4 %) suivie d'une hausse en 1988 (+ 5 %) puis d'une baisse en 1989 (- 8 %).

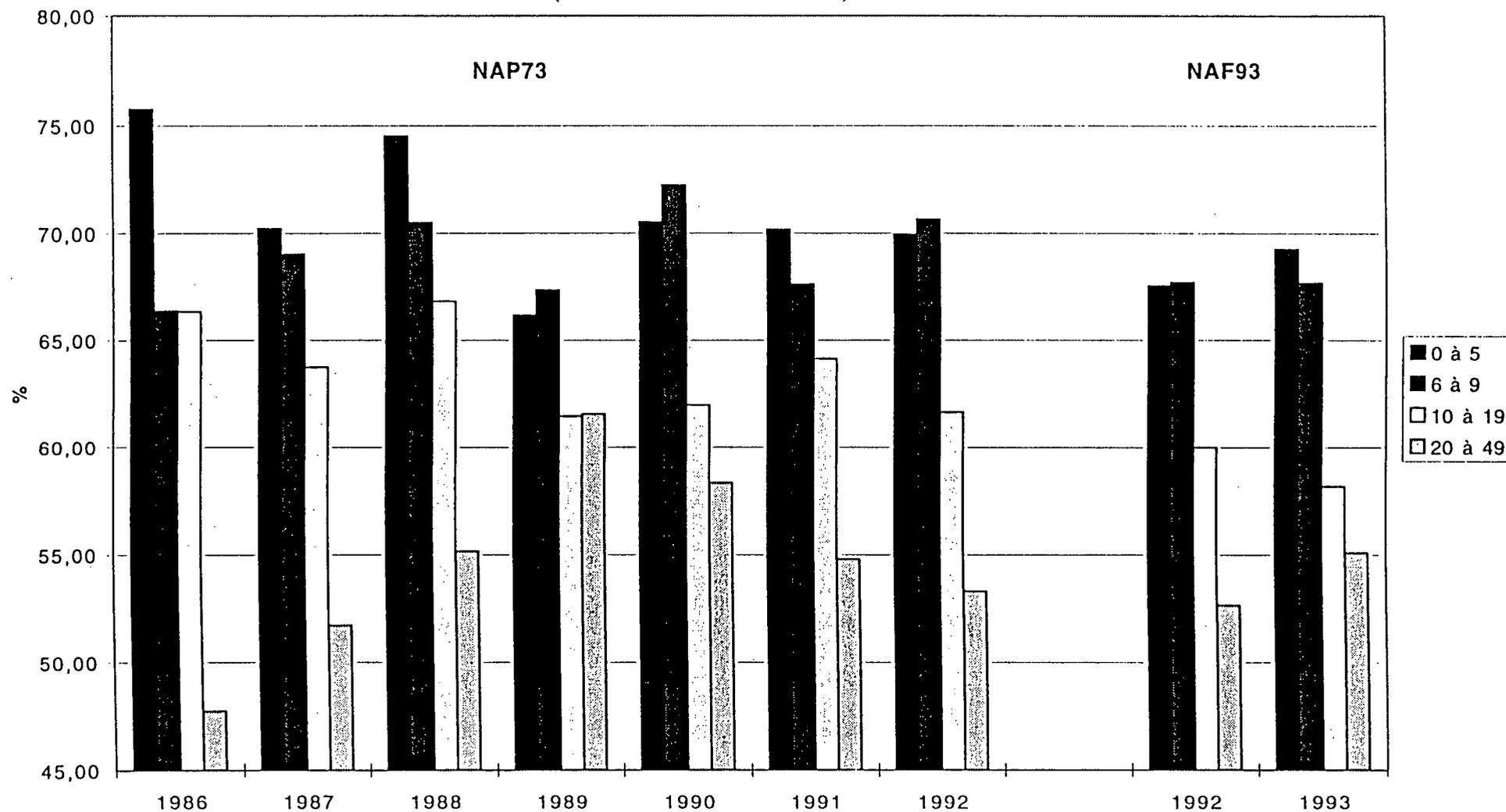
Les années 1990 et 1991 correspondent à une hausse du recours à l'extérieur (+ 4,3 %) qui est suivie en 1992 et en 1993 par une nouvelle baisse (respectivement - 4 % et - 3 %).

**On notera toutefois que les niveaux de sous-traitance de 1992 et 1993 sont nettement inférieurs à ceux de 1986 ;**

- **les entreprises de 20 à 49 salariés** enregistrent une hausse importante de leur taux de sous-traitance de 1986 à 1989 (+ 29 %). **Cette progression est cependant suivie, jusqu'en 1992, d'une baisse régulière (- 13 %) puis d'une remontée en 1993 ;**
- **les entreprises de 50 à 99 salariés** connaissent une croissance relativement constante du taux de sous-traitance de l'ordre de 1 % par an jusqu'en 1992 et ce, à l'exception de 1989 qui voit une chute importante de ce taux (- 15,3 %). **En 1993, une nouvelle baisse est enregistrée ;**
- **les entreprises de 100 à 199 salariés** connaissent une baisse de la sous-traitance de 1986 à 1988 (- 9,5 % sur deux ans) suivie d'une hausse de 1988 à 1990 (+ 13,3 %) puis d'une nouvelle baisse jusqu'en 1992 (- 5,5 %), et de nouveau une hausse en 1993 ;
- **les entreprises de plus de 200 salariés** enregistrent de 1986 à 1991 une alternance de hausses et de baisses de leur taux de sous-traitance puis une stabilisation en 1992 et en 1993 pour atteindre, à cette date, un niveau relativement proche de celui de 1986.

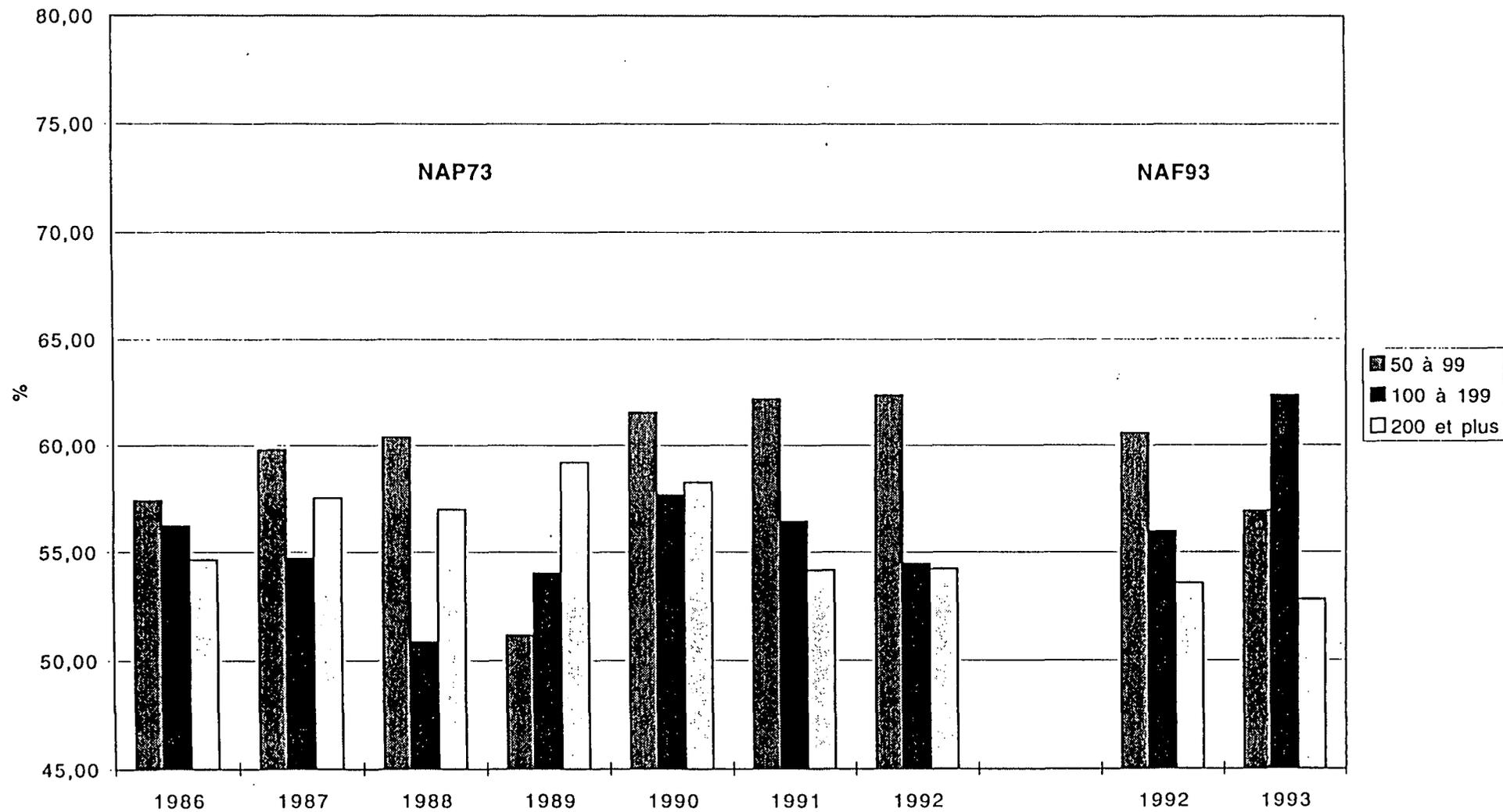
## RECOURS A LA SOUS TRAITANCE DES ENTREPRISES DE COLLECTE DE FRET

(Tranche d'effectif inférieure à 50)



Sources : SES

**RECOURS A LA SOUS TRAITANCE  
DES ENTREPRISES DE COLLECTE DE FRET**  
(Tranche d'effectif supérieure à 50)



Sources : SES

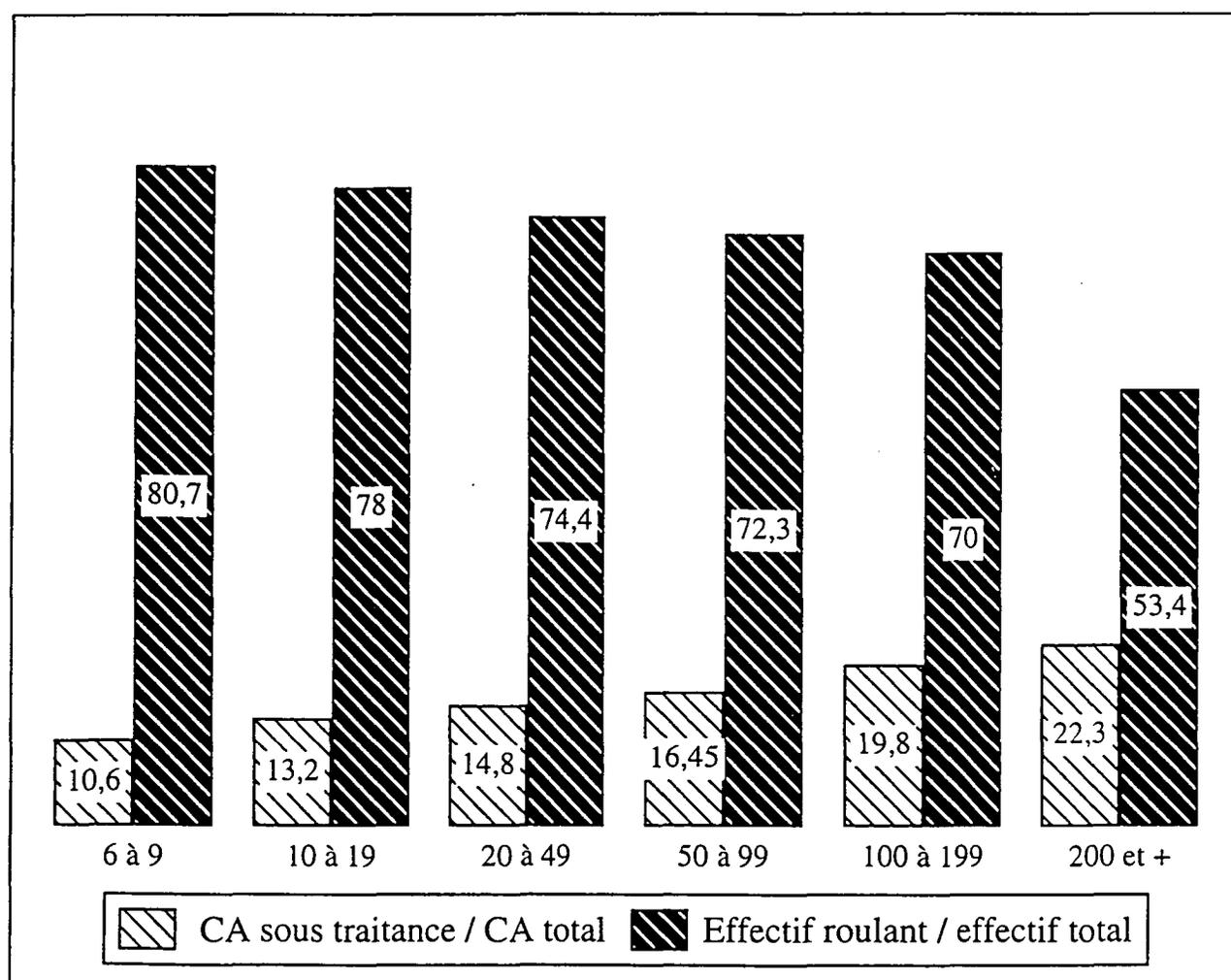
### 2.3. Effectifs roulants et taux de sous-traitance

Analyser statistiquement l'impact social de la sous-traitance représente un exercice complexe voire impossible. Il est toutefois possible de rapprocher les taux de sous-traitance du ratio effectif roulant/effectif total qui constitue une représentation de l'organisation des entreprises.

Il faut noter qu'au delà du phénomène de recours à l'extérieur qui influence de manière importante les effectifs des entreprises notamment dans le cadre de la sous-traitance qualifiée de « faux salariat » (malheureusement impossible à quantifier), ce ratio traduit également les gains de productivité obtenus par les entreprises ainsi que les stratégies de diversification (développement des équipes logistiques notamment).

- Concernant les entreprises de TRM, on observe, pour 1992, une relation inversement proportionnelle du taux de sous-traitance et du ratio effectif roulant sur effectif total. De manière « logique », les petites entreprises qui ont peu recours à la sous-traitance sont également celles intégrant le plus grand nombre relatif de chauffeurs routiers. En revanche, les grandes entreprises, qui sont également celles ayant largement diversifié leurs activités, présentent un effectif également réparti (environ 50/50) entre roulants et sédentaires (équipes logistiques en entrepôts, développement des forces de vente...).

RECOURS A LA SOUS TRAITANCE ET RATIO  
EFFECTIF ROULANT / EFFECTIF TOTAL  
ENTREPRISES DE TRM  
1992



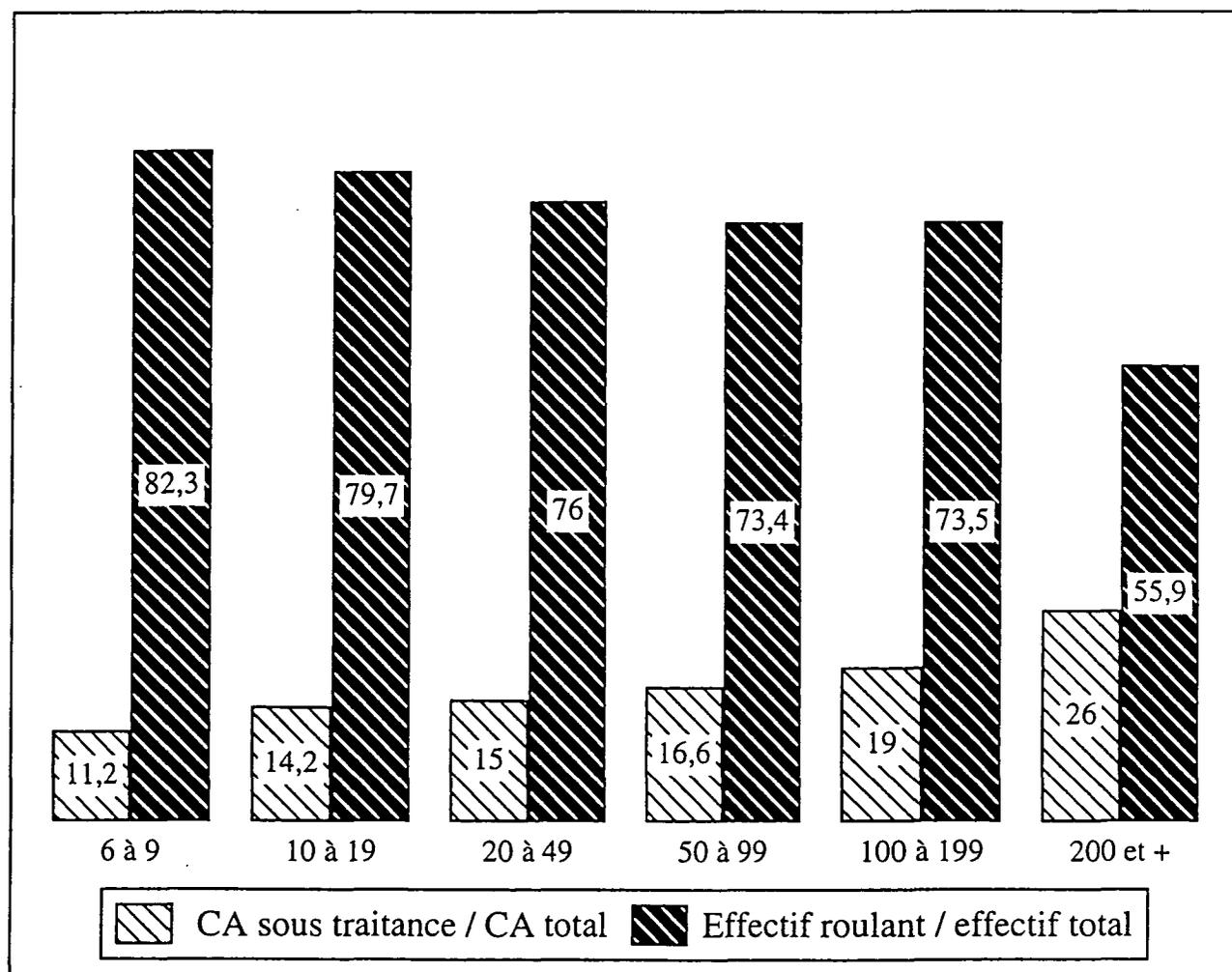
Sources : SES

A l'intérieur du TRM, il n'y a pas de différence notable entre les entreprises de zone longue et de zone courte qui présentent des situations proches avec une relation inversement proportionnelle du taux de sous-traitance et du taux de roulants.

La situation des entreprises de déménagement est moins nette. Il ne semble pas exister de relation particulière entre la part des effectifs roulants et la part de la sous-traitance selon la taille des entreprises.

Concernant les entreprises de location, là encore la situation n'est pas très nette. En forçant un peu les résultats on peut avancer l'hypothèse que pour les entreprises de moins de 50 salariés, il existerait une relation stable, éventuellement inversement proportionnelle entre les deux ratios, et que pour les entreprises de plus de 50 salariés, cette relation serait directement proportionnelle : plus le recours à la sous-traitance diminue, plus la part des effectifs roulants diminue elle aussi.

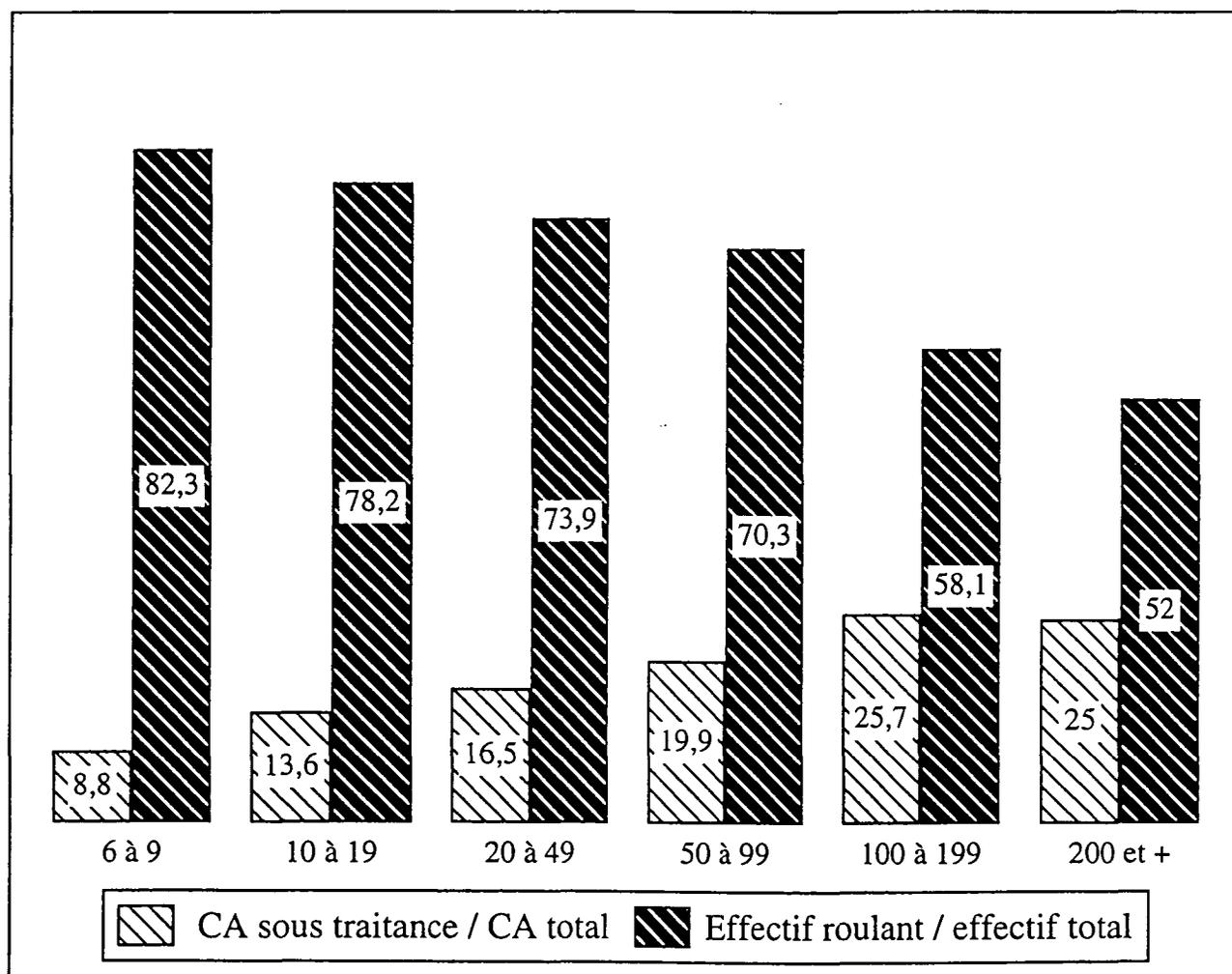
RECOURS A LA SOUS TRAITANCE ET RATIO  
EFFECTIF ROULANT / EFFECTIF TOTAL  
ENTREPRISES DE ZONE LONGUE  
1992



Sources : SES

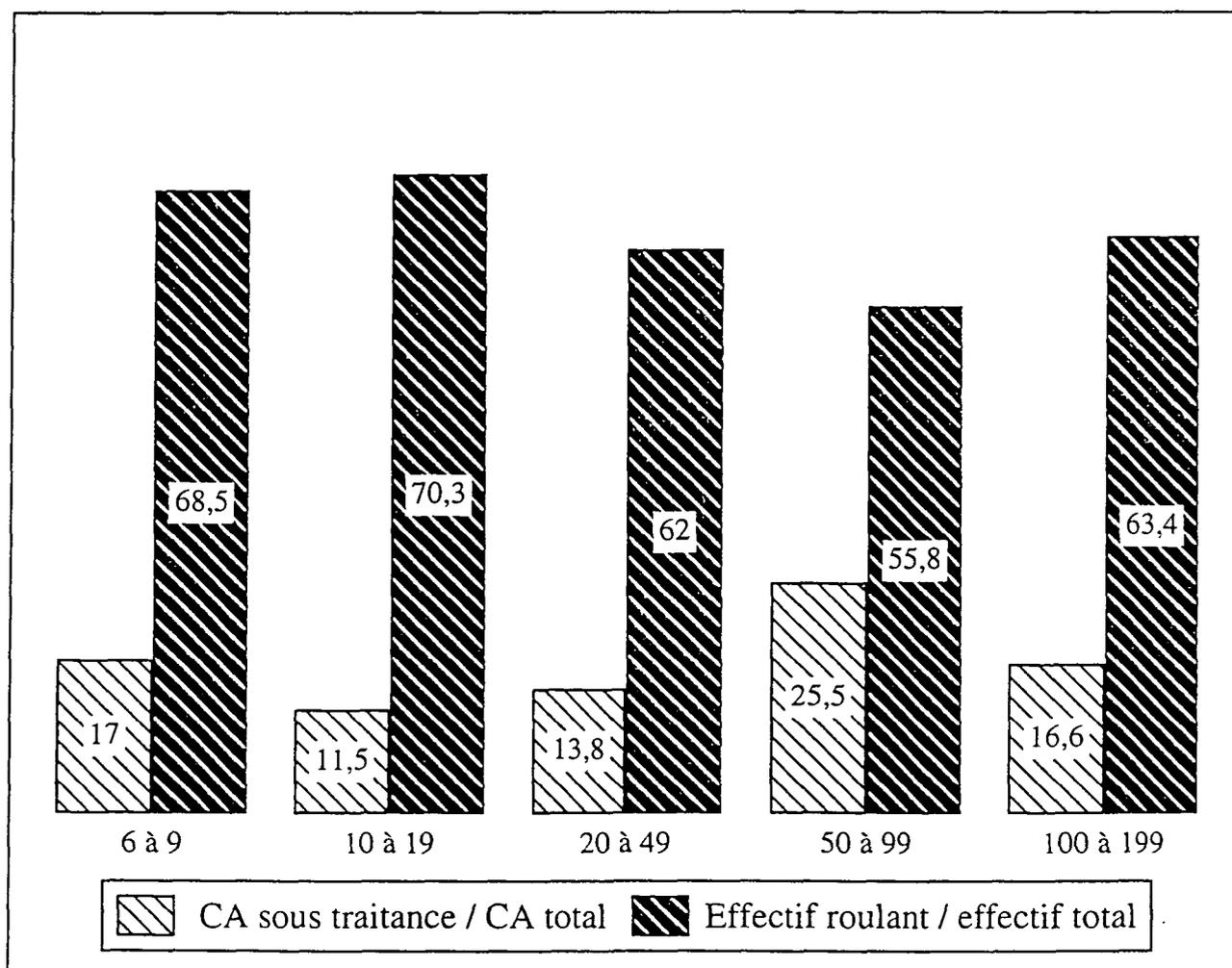
RECOURS A LA SOUS TRAITANCE ET RATIO  
EFFECTIF ROULANT / EFFECTIF TOTAL  
ENTREPRISES DE ZONE COURTE

1992



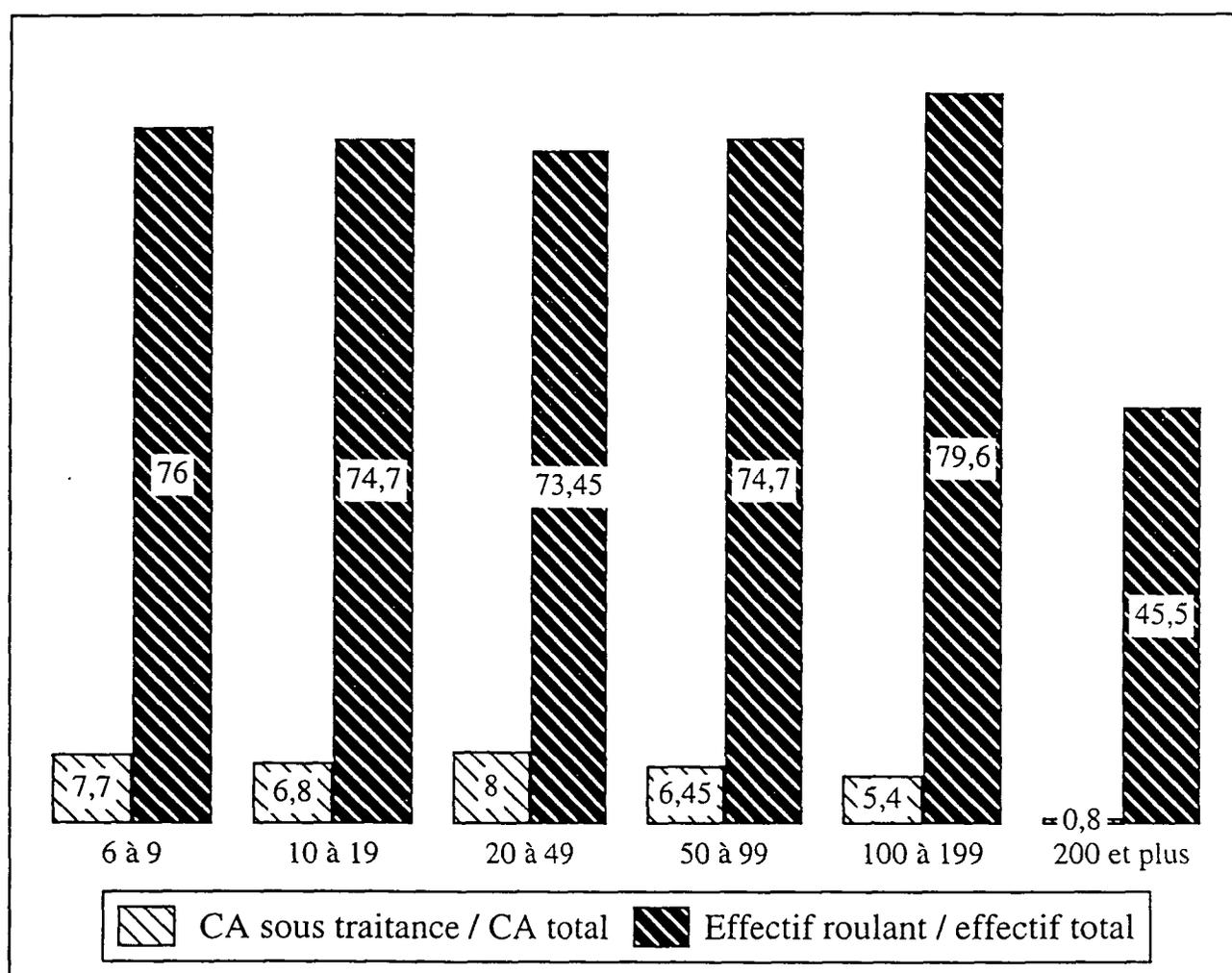
Sources : SES

RECOURS A LA SOUS TRAITANCE ET RATIO  
EFFECTIF ROULANT / EFFECTIF TOTAL  
ENTREPRISES DE DEMENAGEMENT  
1992



Sources : SES

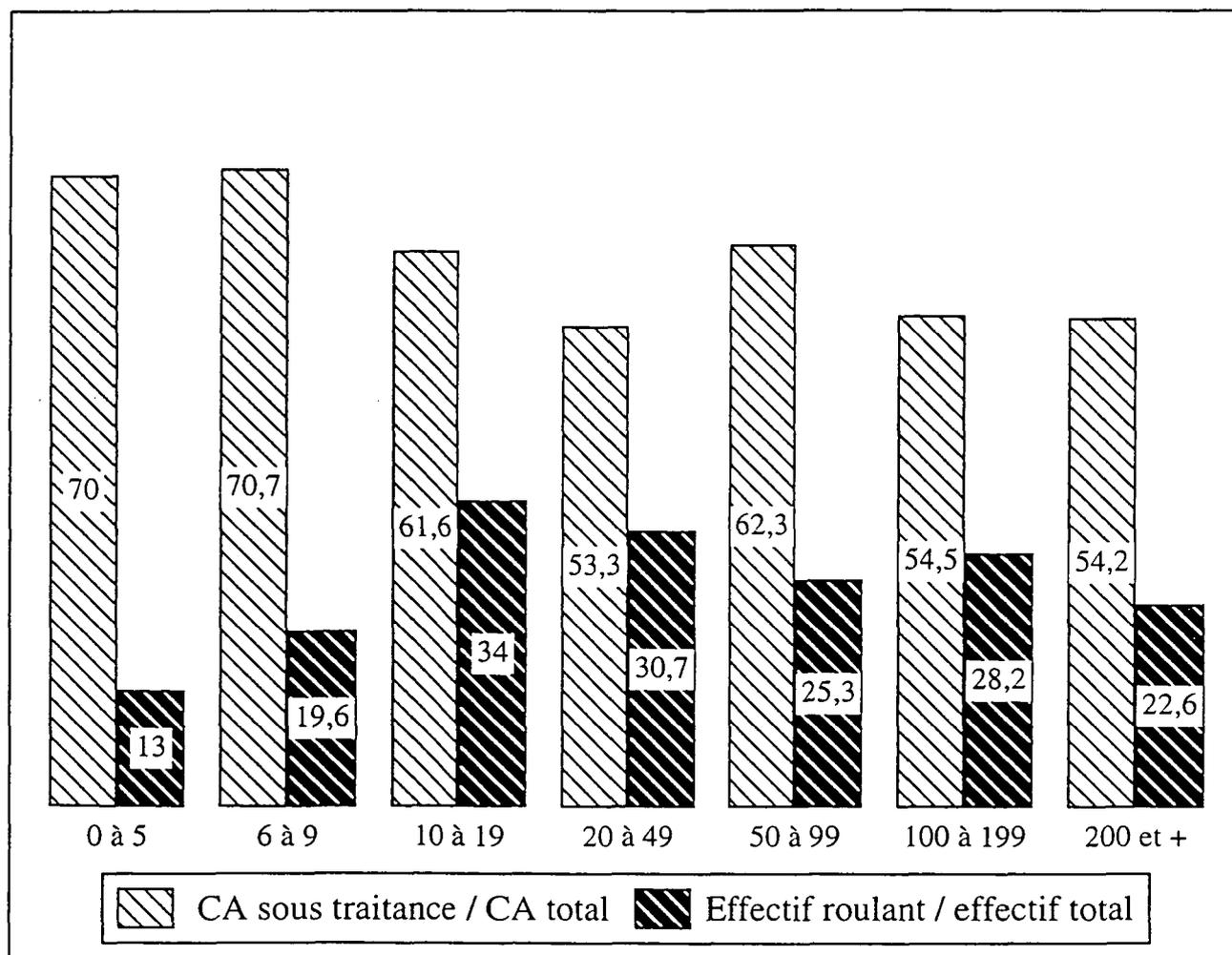
**RECOURS A LA SOUS TRAITANCE ET RATIO  
EFFECTIF ROULANT / EFFECTIF TOTAL  
ENTREPRISES DE LOCATION  
1992**



Sources : SES

- Concernant les entreprises de la collecte, la relation entre le taux de sous-traitance et le ratio effectif roulant/effectif total est moins nette :
- les entreprises de moins de 10 salariés, qui apparaissent comme des organisateurs de transports sans flotte importante, ont à la fois un recours élevé à la sous-traitance et une faible proportion d'effectifs roulants ;
  - pour les entreprises de 10 à 50 salariés, un taux de sous-traitance inférieur s'accompagne d'une hausse du ratio effectif roulant/effectif total à un niveau oscillant entre 31 et 34 %. Bien que conservant une activité principale d'organisation, ces entreprises semblent donc disposer d'une flotte plus ou moins importante ;
  - pour les entreprises de 50 à plus de 200 salariés, la proportion de roulants est relativement proche quel que soit le niveau de sous-traitance, pouvant traduire à la fois :
    - l'existence d'une activité transport (il est ainsi très difficile de différencier les grands transporteurs et les grands commissionnaires),
    - des gains de productivité sur la traction et sur l'utilisation des chauffeurs,
    - une diversification vers des opérations logistiques engendrant une augmentation du personnel sédentaire et notamment du personnel travaillant en entrepôt sans modification du nombre de roulants.

**RECOURS A LA SOUS TRAITANCE ET RATIO  
EFFECTIF ROULANT / EFFECTIF TOTAL  
ENTREPRISES DE COLLECTE  
1992**



Sources : SES

**Le système statistique ne permet pas d'appréhender le taux de sous-traitance confiée pour les entreprises de moins de 5 salariés.**

Souvent considérées comme des affrétés plutôt que donneurs d'ordre, ces entreprises ont toutefois fait l'objet d'études ponctuelles. Ces dernières fournissent des tendances concernant non plus la sous-traitance confiée par les très petites entreprises mais sur la sous-traitance reçue.

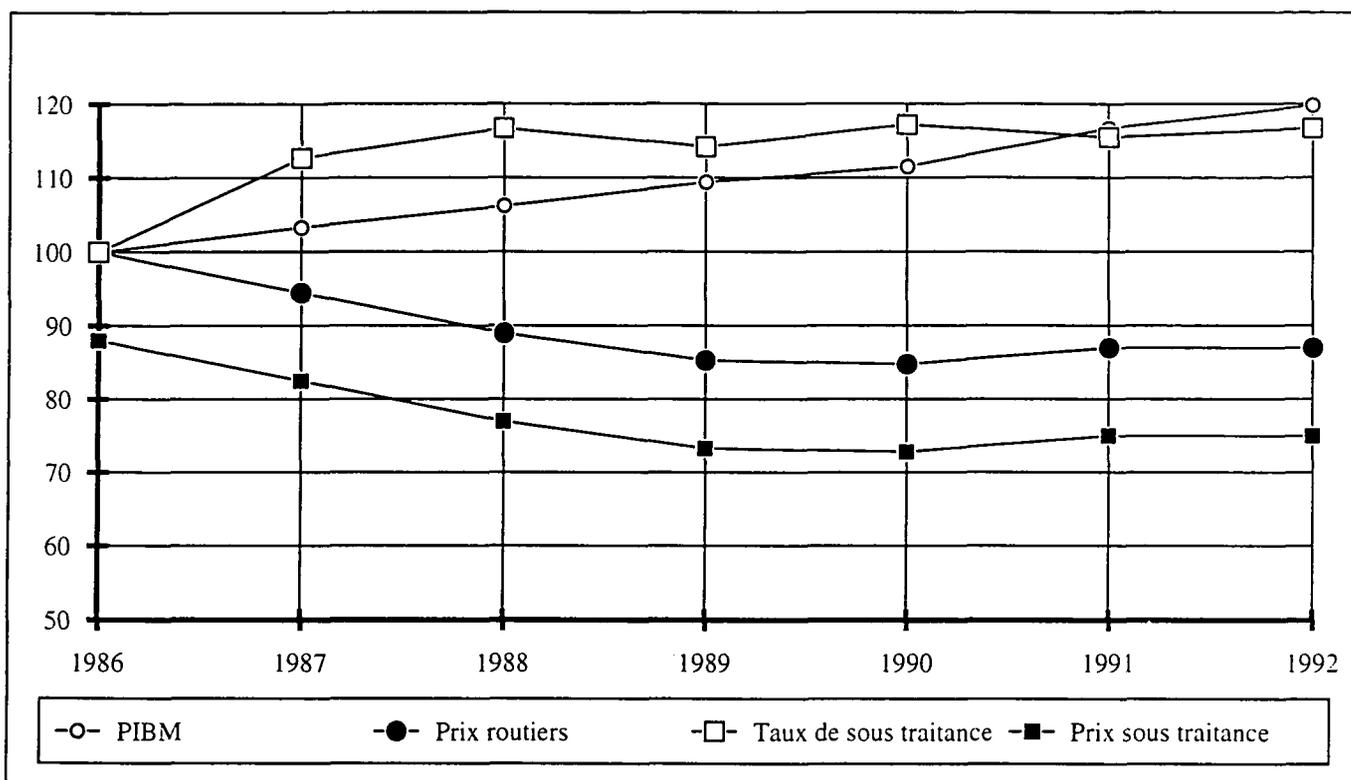
**Dans le cadre de l'étude DTT/SOFRES - SES, 351 artisans ou salariés de leur propre entreprise ont ainsi été interrogés. Parmi ceux-ci, 43 % travaillent principalement en sous-traitance.**

## 2.4. Sous-traitance et prix

L'augmentation du taux de sous-traitance est quasi parallèle à la baisse des prix du transport routier ; baisse qui apparaît comme d'autant plus importante qu'on la compare au prix du produit intérieur brut marchand. Dans le même temps, l'indice du coût du véhicule au kilomètre a augmenté depuis 1986.

Concernant les prix de la sous-traitance, ils seraient en 1993, selon le SES, de 10 à 15 % inférieurs aux prix globaux. Selon le CNR (étude sous-traitance), 50,2 % des prix des affrètements réguliers et 48,5 % des affrètements occasionnels se situent entre 5 et 6 F au véhicule/km. Par ailleurs, 93,2 % des prix pour les affrètements réguliers et 94,5 % pour les affrètements occasionnels seraient ainsi inférieurs à 7 F au véhicule/km ; **prix considérés par STRATE comme proches du coût de référence (7,34 F). 90 % des opérations de transport sous-traitées seraient, par conséquent, facturées à un prix inférieur au seuil de rentabilité.**

**EVOLUTION DU TAUX DE SOUS-TRAITANCE ET DES PRIX**  
(indice 100 en 1986)



Source : SES

### 2.5. Sous-traitance et « temps de travail »

La corrélation entre sous-traitance et conditions de travail (appréhendées au travers des temps de travail) n'est pas directement identifiable.

Certains éléments permettent toutefois d'approcher des tendances. Effectuée principalement pour d'autres transporteurs l'activité des conducteurs non salariés (artisans) peut donner une indication. Toutefois, considérer que seuls les artisans « reçoivent » de la sous-traitance serait une erreur. Entreprises moyennes, grandes et très grandes rechargent en effet toutes chez des confrères, dans des proportions certes variables.

**Durées hebdomadaires de travail des conducteurs routiers  
salariés et non salariés**

	Compte d'autrui		Non salariés	
	1983	1993	1983	1993
Absent au moins 4 jours	60,8	62,5	nd.	nd.
Absent 2 à 3 jours	56,2	54,5	nd.	nd.
Ensemble des absents	58,7	59,7	59,3	58,9
Retour chaque jour	48,1	48,8	48,9	51,3
Ensemble	53,2	54,1	52,3	54,3

Source : INRETS - Enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1983 et 1993, SES.

Sur l'ensemble des conducteurs, la durée hebdomadaire de travail s'établit à un niveau équivalent pour les salariés et les non salariés. En matière d'évolutions toutefois, les non salariés (qui partaient d'une durée hebdomadaire plus basse) ont connu sur dix ans une augmentation de près de 4 % de cette durée.

Cette évolution est tirée par la catégorie de conducteurs rentrant chaque soir, pour lesquels la durée hebdomadaire de travail a progressé de près de 5 % (1,45 % pour les conducteurs salariés).

En revanche, elle a baissé pour les conducteurs non salariés absents au moins deux jours.

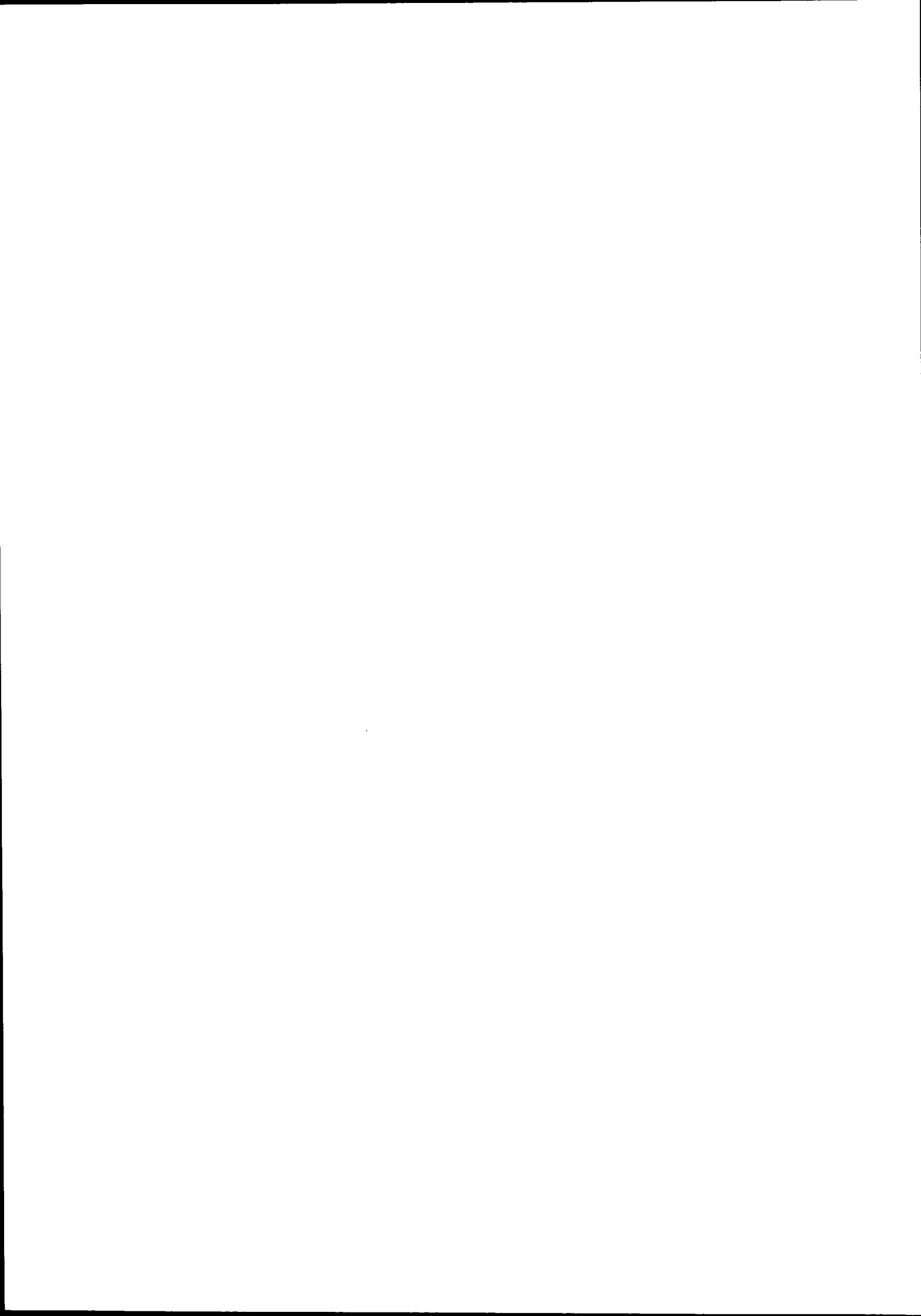
**Répartition de la durée du travail selon différentes activités  
Résultats 1993**

	Salariés		Non salariés	
	Retour chaque jour  Compte d'autrui	Absents au moins 2 jours  Compte d'autrui	Retour chaque jour	Absents au moins 2 jours
<b>Durée hebdomadaire de travail</b>	48,8 h	59,7	51,3 h	58,9 h
Taux de conduite	0,58	0,67	0,57	0,63
Opérations liées à la marchandise	0,36	0,21	0,32	0,24
Taux d'attente	0,05	0,08	0,07	0,09
Taux de temps strictement transport	0,99	0,96	0,96	0,96
Autres temps de travail	0,01	0,04	0,04	0,04
<b>Nombre moyen de jours de travail par semaine</b>	4,94 j	5,27 j	5,1 j	5,6 j
<b>Durée moyenne des amplitudes</b>	11,2 h	15,2 h	11,5 h	13,6 h
<b>Taux de travail de nuit</b>	0,066	0,1	0,03	0,1

Source : INRETS - Enquête sur les conditions de travail des conducteurs routiers en 1983 et 1993, SES.

Les données ci-dessus révèlent :

- une durée hebdomadaire de travail, pour les salariés absents au moins deux jours, supérieure à celle des non salariés ;
- à l'inverse, une durée hebdomadaire supérieure pour les non salariés rentrant chaque jour ;
- un nombre moyen de jours de travail par semaine supérieur pour les non salariés ;
- une amplitude journalière moyenne globalement supérieure pour les salariés ;
- un travail de nuit globalement du même ordre.



### 3. DISPARITES REGIONALES DANS LE RECOURS A LA SOUS-TRAITANCE

Activité spatiale, le transport routier de marchandises est sensible au contexte économique régional. Importance de la concurrence, localisations favorables à l'établissement de plates-formes logistiques, effet frontière peuvent ainsi induire des comportements différents en matière de sous-traitance. En ce sens, l'analyse régionale du recours à l'extérieur est intéressante. Dans le cadre de cette étude, elle porte sur cinq régions. Elle ne peut prétendre ni à l'exhaustivité, ni à la généralisation. Elle permet toutefois de mettre en évidence les spécificités de certaines régions.

#### 3.1. Les entreprises de TRM

Pour 1992, les écarts inter-régionaux sont considérables.

Si le recours à la sous-traitance n'est respectivement que de 9,18 %, 10,26 % et 11,21 % pour les entreprises du transport routier de marchandises des régions Alsace, Centre et Aquitaine, il passe à **13,85 % pour Rhône-Alpes** et atteint **19,94 % pour la région Nord-Pas-de-Calais** qui a enregistré une très forte progression de la sous-traitance confiée depuis 1986.

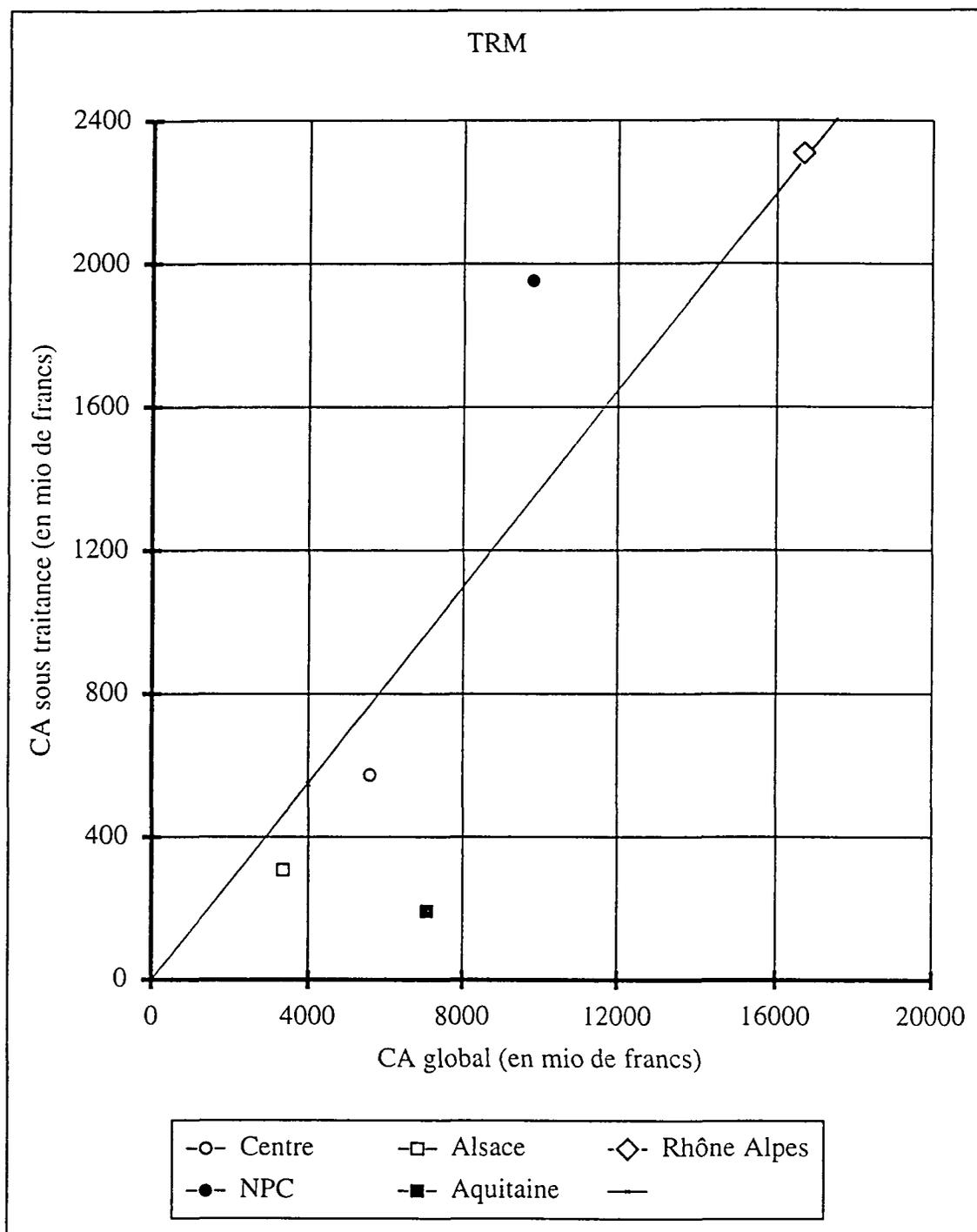
Ces résultats ne permettent pas de juger ou non de l'existence d'un effet frontière. D'autres facteurs peuvent toutefois expliquer, au moins en partie, l'importance de la sous-traitance en Rhône-Alpes et dans la région Nord :

- une concurrence plus forte que dans les autres régions avec un ratio nombre d'entreprises/tonnages plus élevé (1) ;
- un nombre relatif important d'entreprises de 0 à 5 salariés constituant un « réservoir » de sous-traitance ;
- une localisation favorable à l'installation de zones logistiques (notamment européennes) donc à l'élargissement de l'offre des acteurs vers des prestations en entrepôts.

---

(1) Il faut toutefois noter que ce ratio est également élevé pour l'Aquitaine.

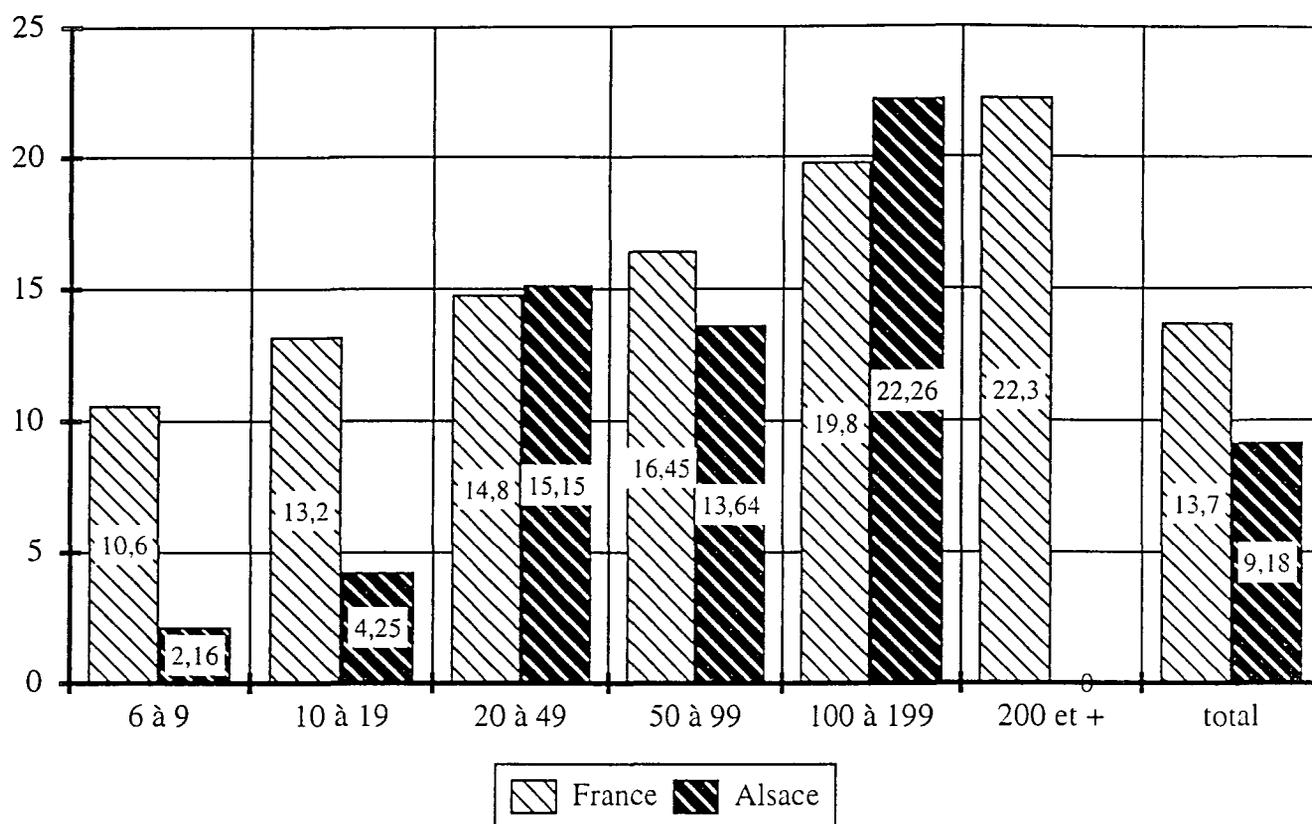
## RECOURS A LA SOUS-TRAITANCE PAR REGION EN 1992



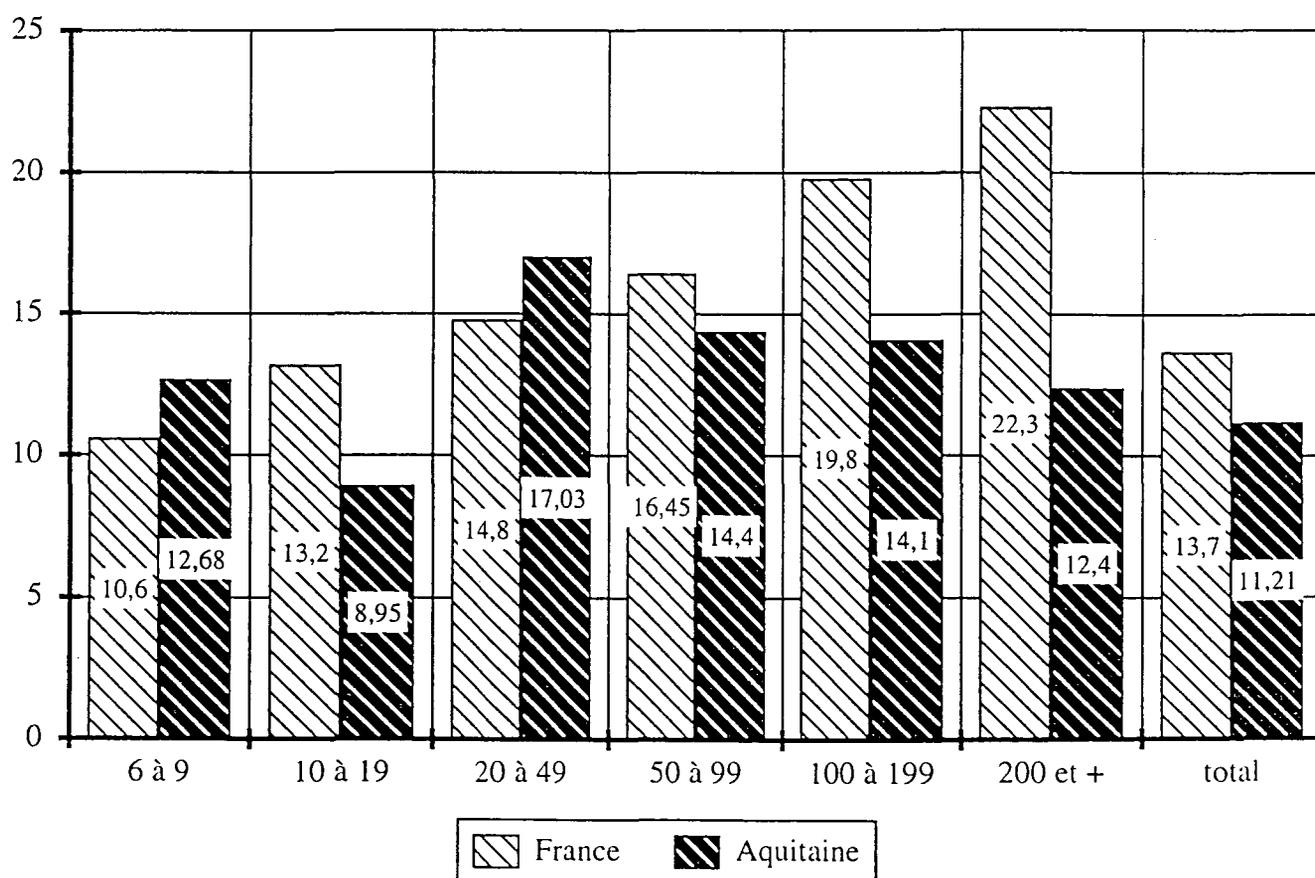
Sources : SES

- L'analyse par tailles d'entreprises révèle également des situations régionales très contrastées :
- avec des niveaux de sous-traitance plus élevés que la moyenne, les entreprises de la région **Rhône-Alpes** présentent un effet de taille relativement proche de celui observé au niveau national (progression parallèle des taux de sous-traitance et des tranches d'effectifs). Dans une moindre mesure, cela est également le cas des entreprises de la région **Centre** ;
  - en revanche, la région **Alsace** est marquée par un très faible recours à la sous-traitance des entreprises de moins de 20 salariés ; tandis que les entreprises de 100 à 199 salariés présentent un taux de sous-traitance particulièrement élevé (par rapport à la moyenne nationale mais aussi par rapport à la moyenne régionale) ;
  - la spécificité de la région **Aquitaine** tient à l'importance de la sous-traitance pour les entreprises de 20 à 49 salariés, c'est-à-dire pour les entreprises de taille moyenne alors que, contrairement à ce qui est observé ailleurs, le taux de sous-traitance baisse avec la taille des entreprises à partir de la tranche 50 à 99 salariés ;
  - enfin, la région **Nord-Pas-de-Calais**, marque sa spécificité d'abord par l'importance générale du recours à l'extérieur, et ensuite par un profil très atypique, le taux de sous-traitance étant quasi équivalent quelle que soit la taille des entreprises.

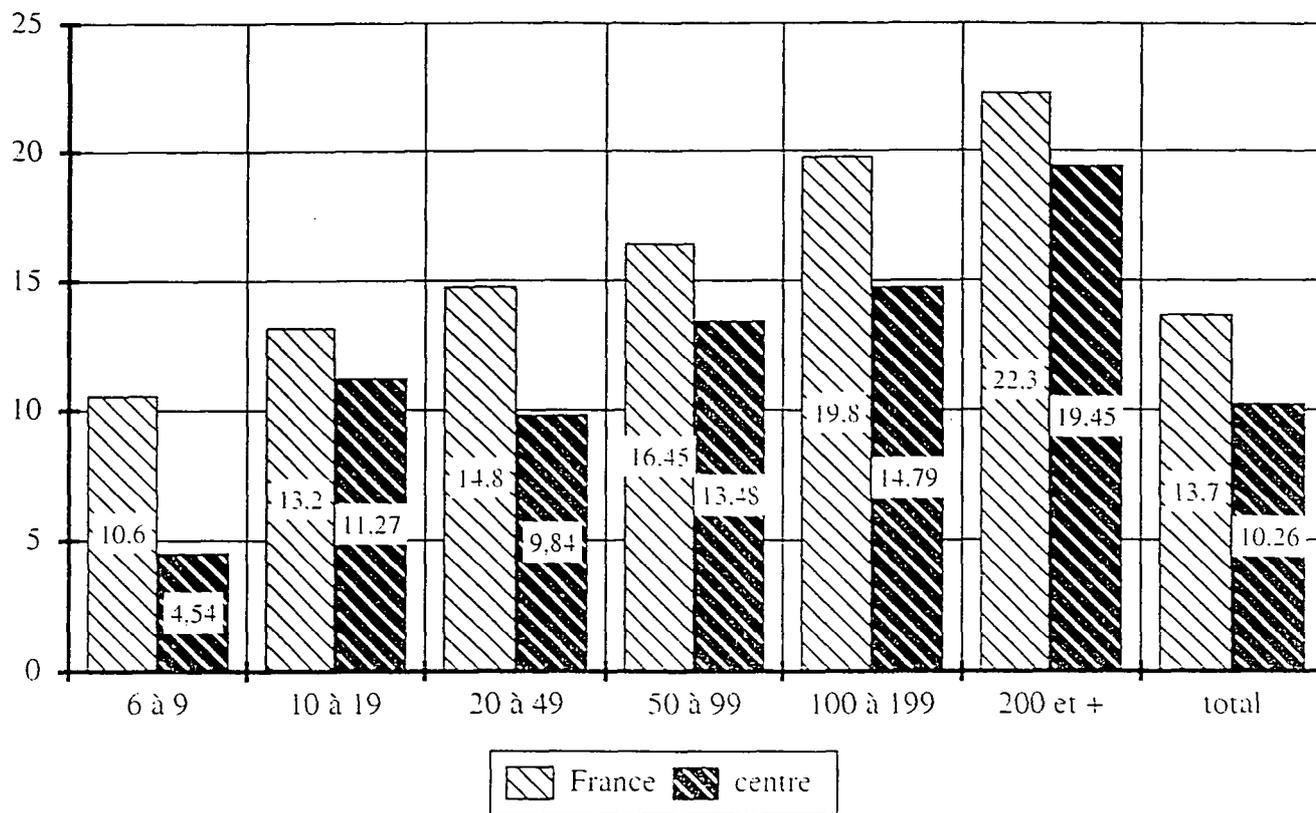
Recours à la sous traitance des entreprises de TRM (en %)



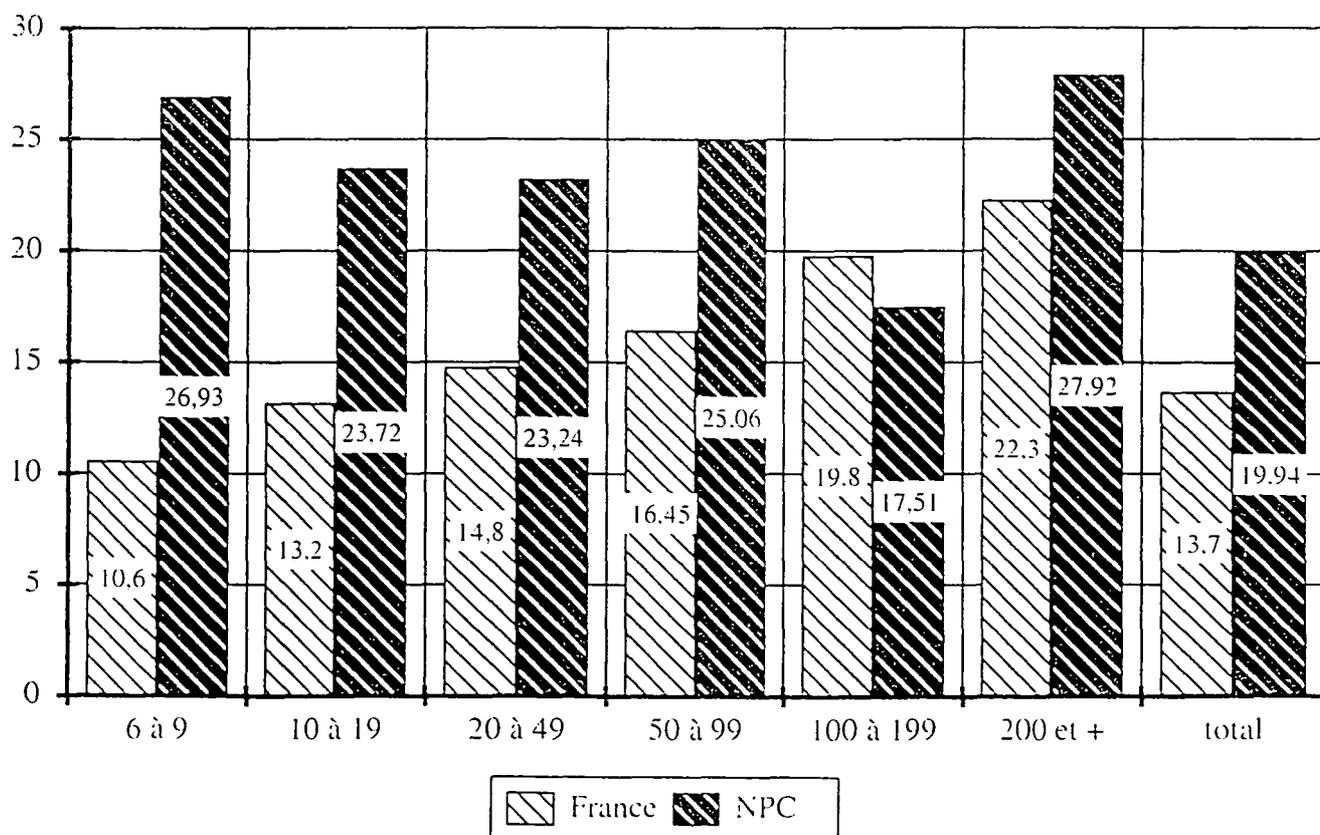
Recours à la sous traitance des entreprises de TRM (en %)

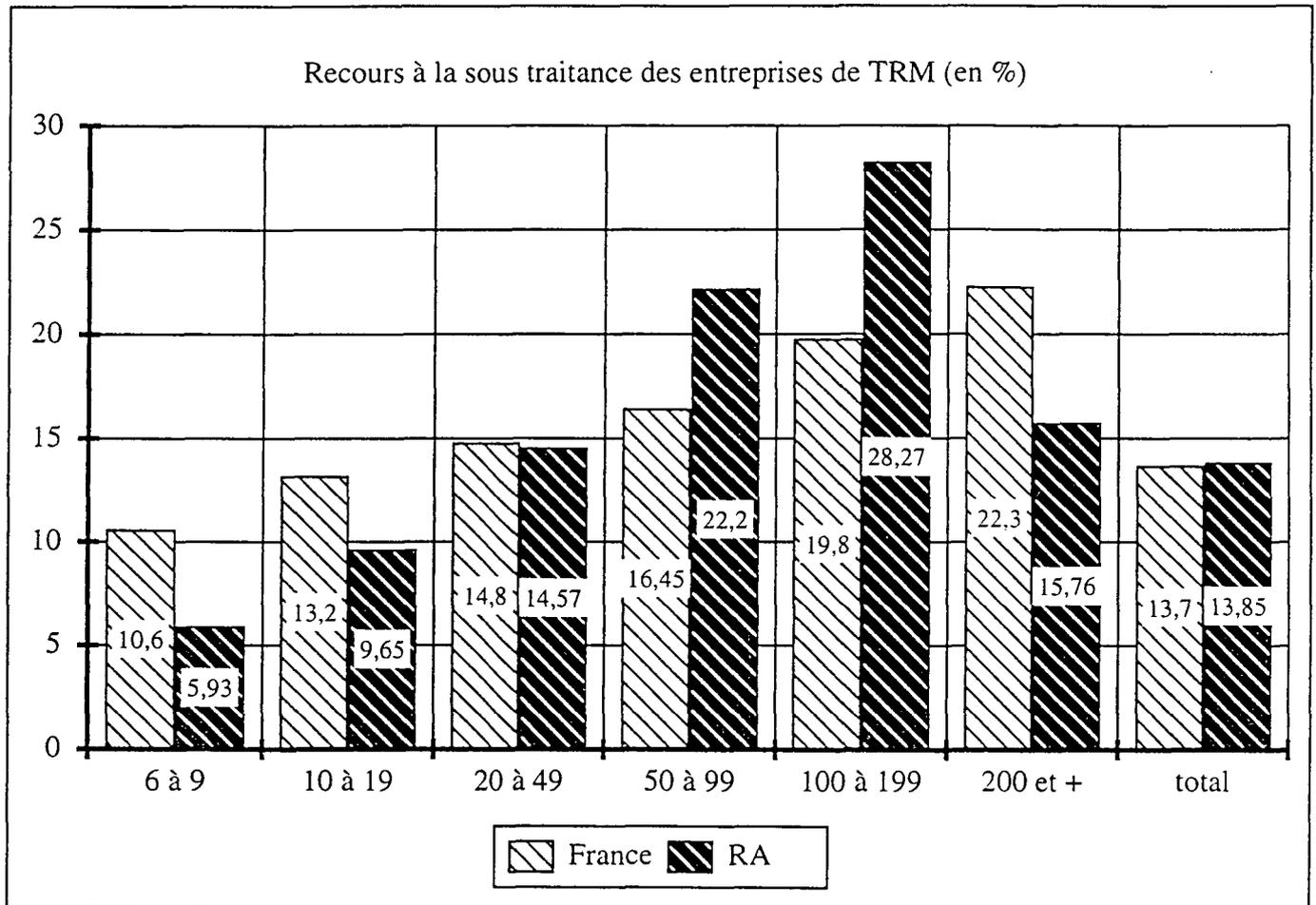


Recours à la sous traitance des entreprises de TRM (en %)



Recours à la sous traitance des entreprises de TRM (en %)





Sources : SES

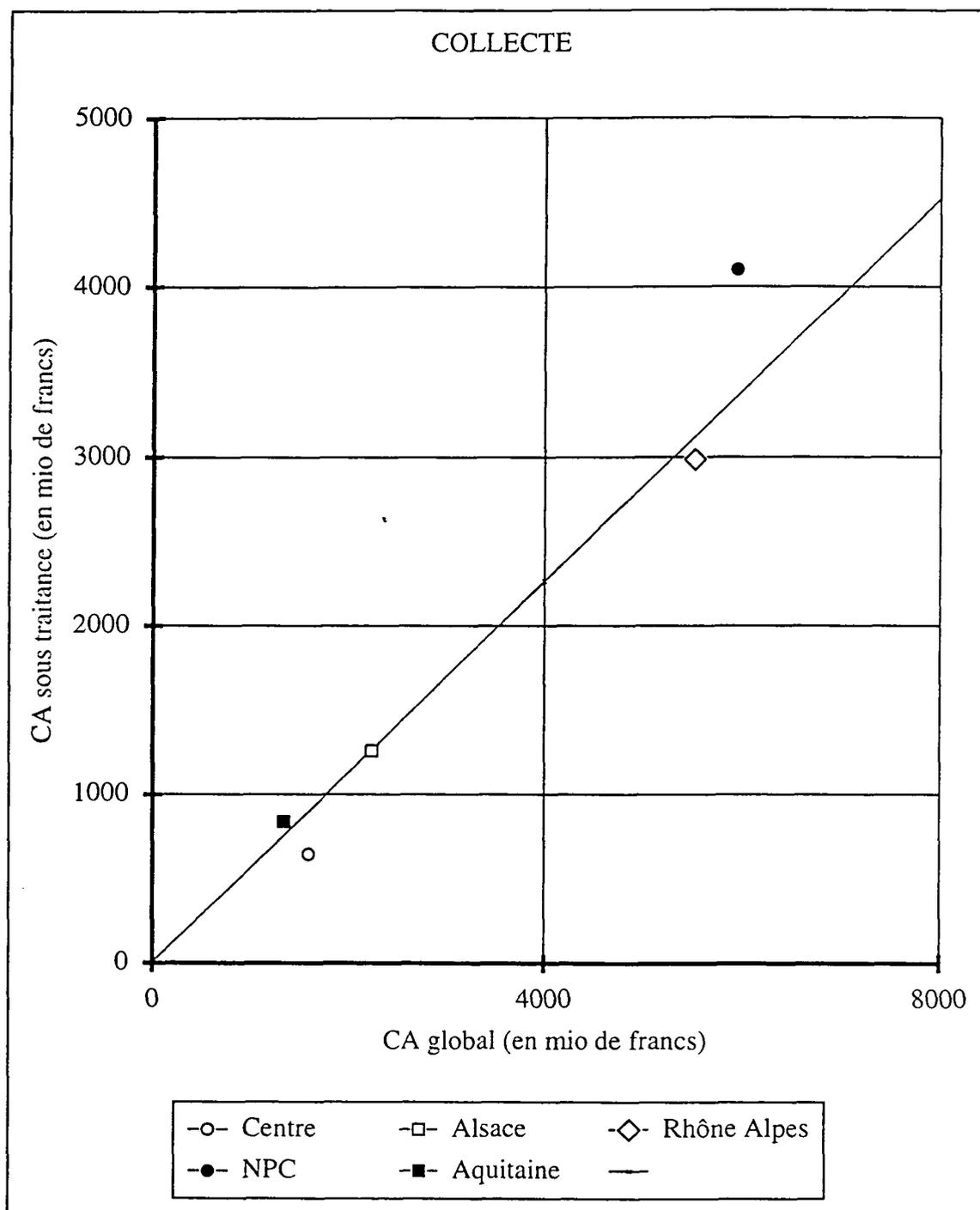
### **3.2. Les entreprises de collecte de fret terrestre et fluvial**

Pour 1992, les entreprises d'Alsace et de Rhône-Alpes présentent un recours à l'extérieur proche de la moyenne nationale (56,7 % pour l'Alsace, 54 % pour Rhône-Alpes).

Avec un taux de sous-traitance de 41 %, la région Centre apparaît (comme pour le TRM) comme une région de plus faible recours à l'extérieur.

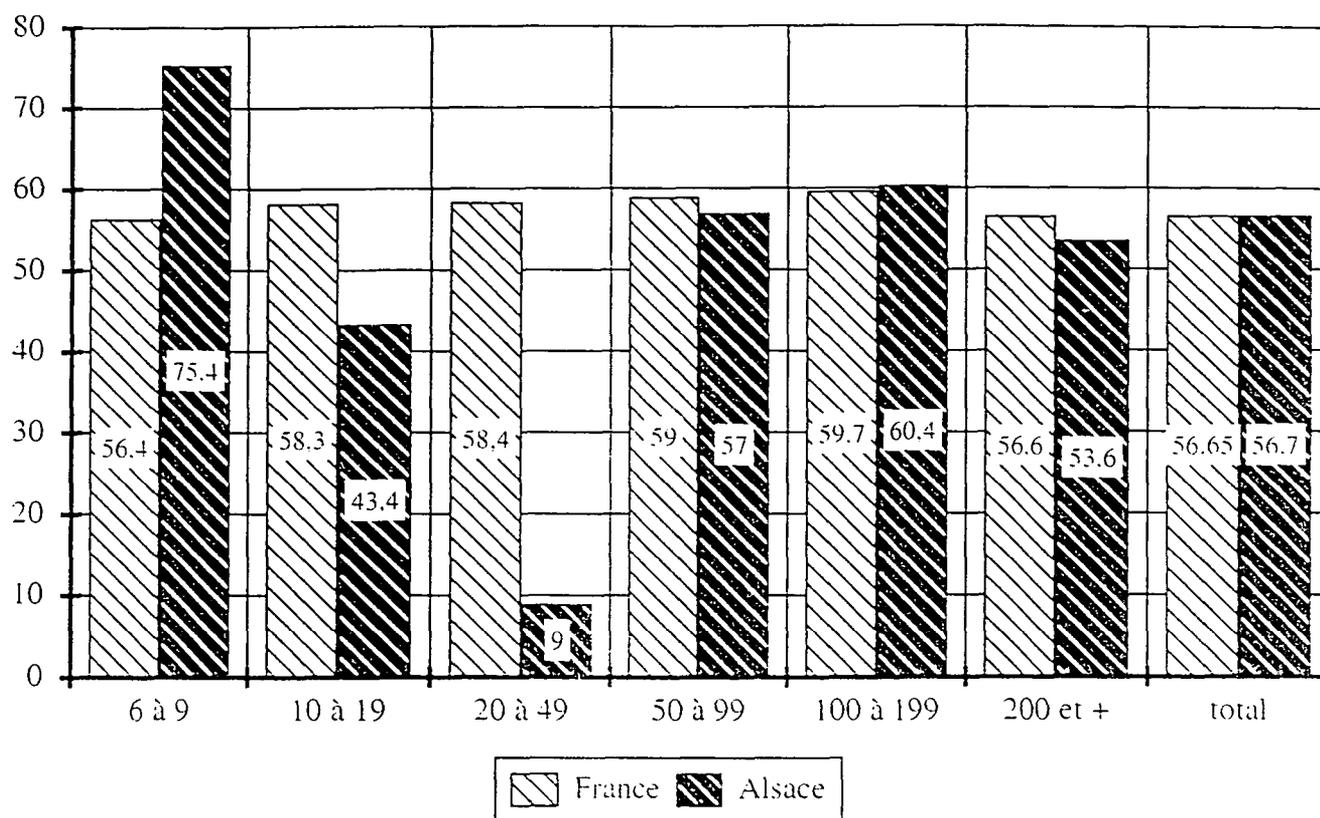
**A l'inverse, l'Aquitaine et le Nord-Pas-de-Calais présentent des taux de sous-traitance supérieurs à la moyenne nationale.**

## RECOURS A LA SOUS-TRAITANCE PAR REGION (1992)

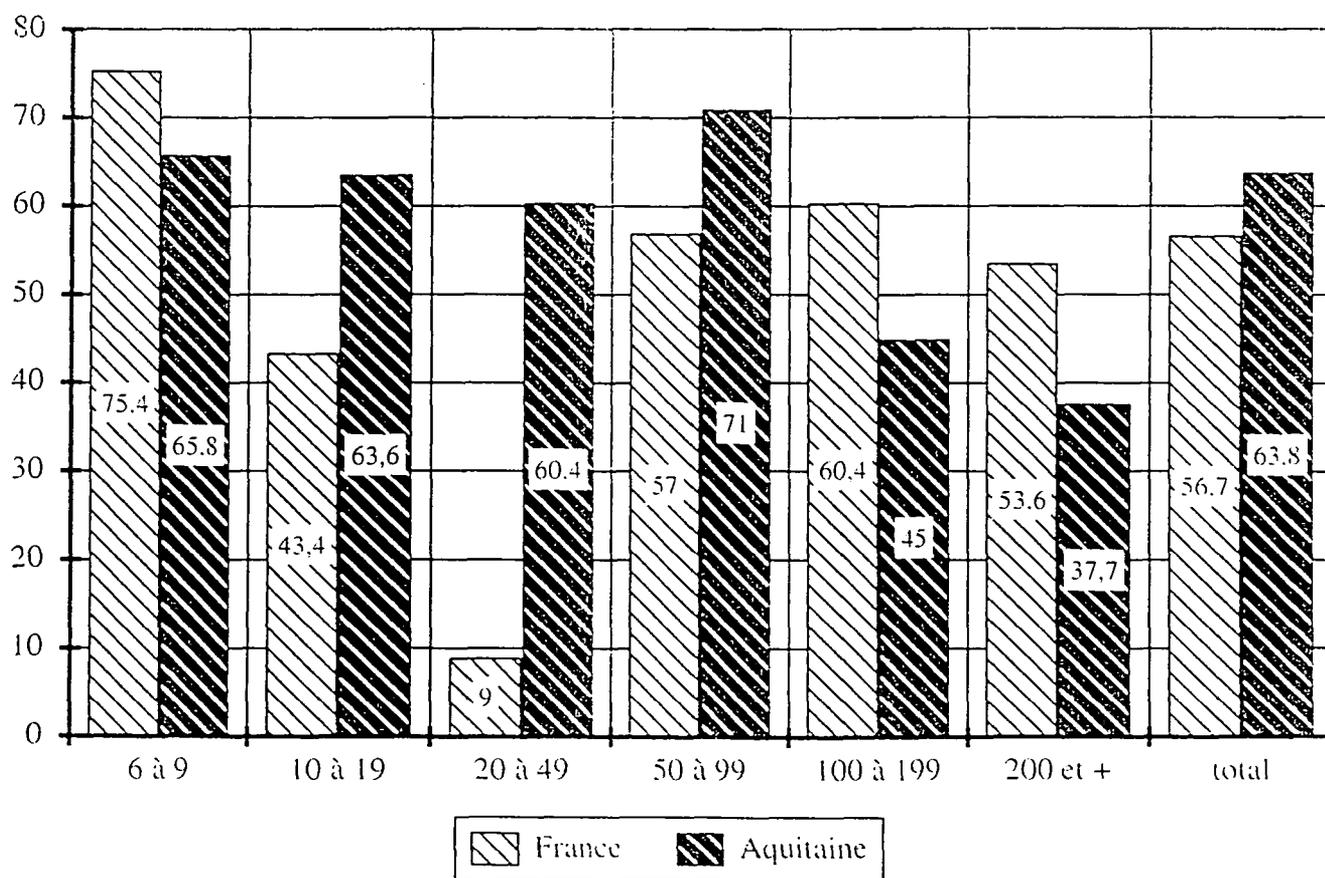


Sources : SES

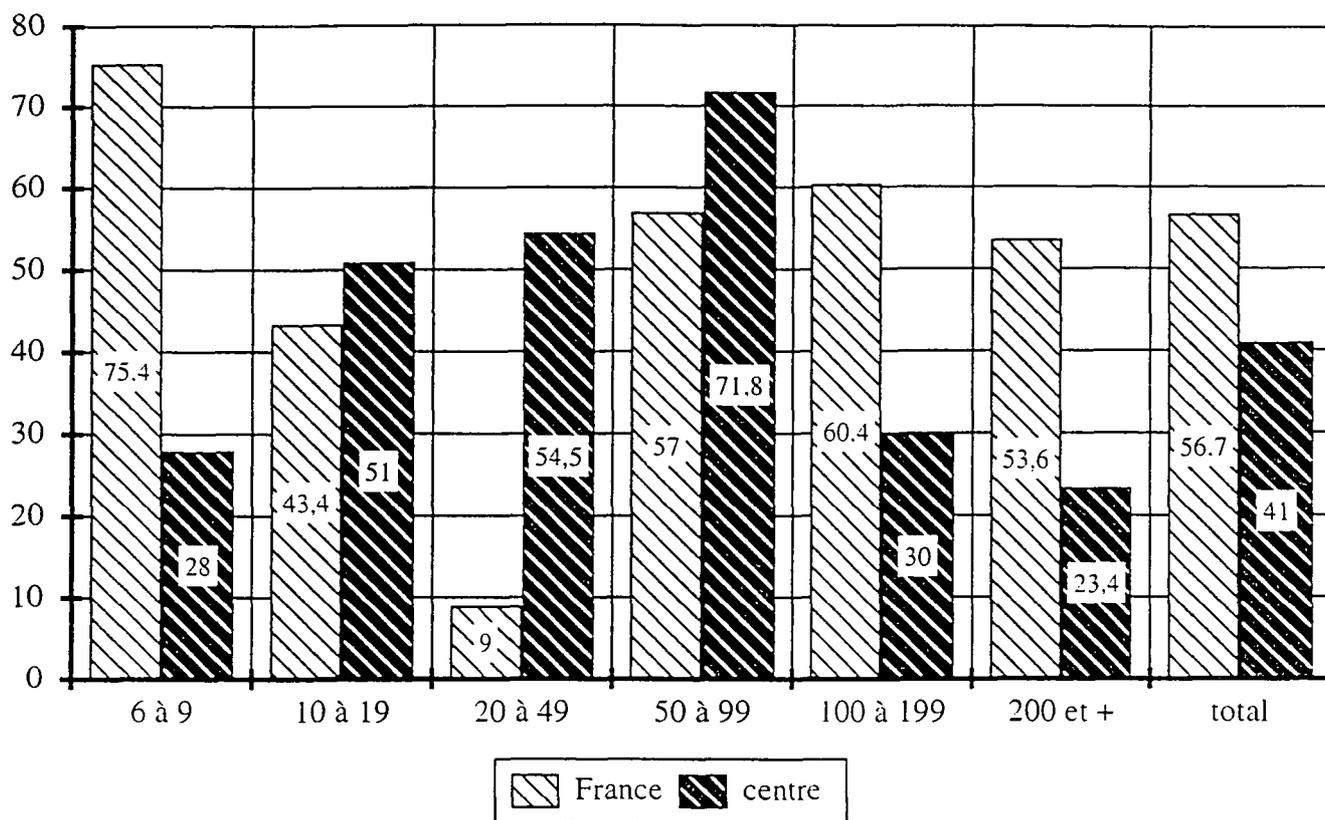
Recours à la sous traitance des entreprises de collecte (en %)



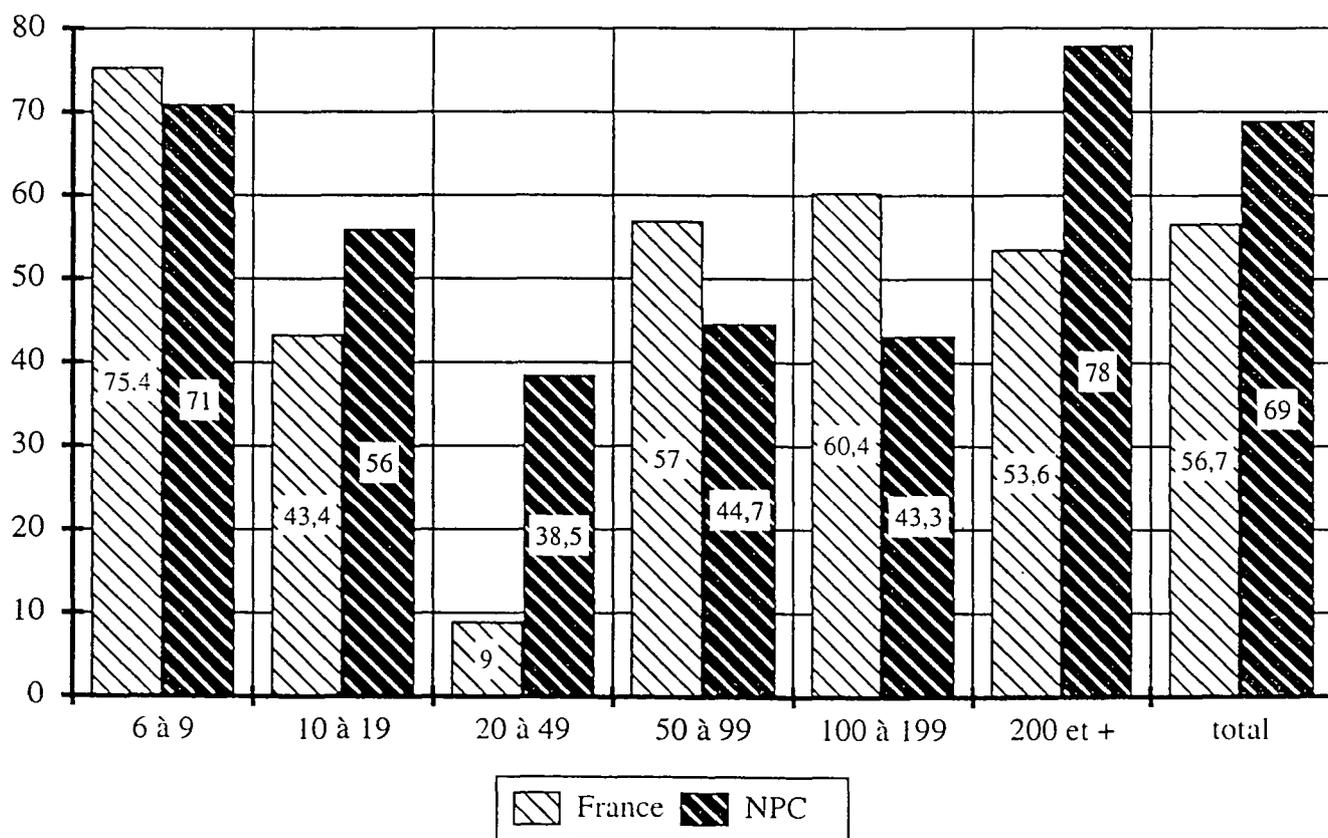
Recours à la sous traitance des entreprises de collecte (en %)

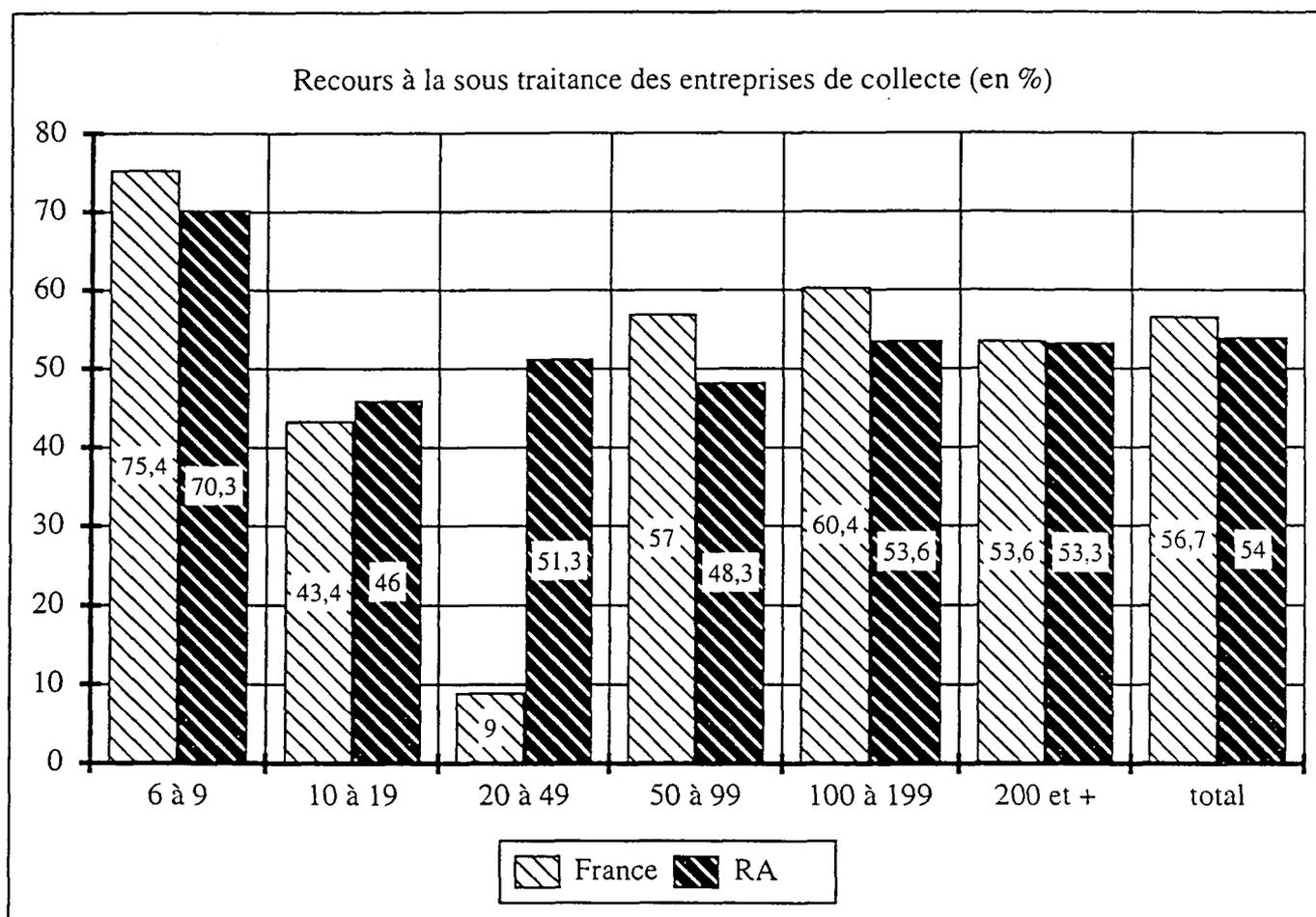


Recours à la sous traitance des entreprises de collecte (en %)



Recours à la sous traitance des entreprises de collecte (en %)





Sources : SES

### 3.3. Sous-traitance et part des effectifs roulants dans le total des effectifs

- Concernant les entreprises de TRM, les régions Rhône-Alpes et Nord, qui enregistrent des taux de sous-traitance supérieurs à la moyenne nationale, montrent également un ratio effectifs roulants/effectifs totaux légèrement supérieur à la moyenne nationale.
  
- Concernant les entreprises de la collecte, l'Aquitaine enregistre un fort taux de sous-traitance s'accompagnant par ailleurs d'une part relativement forte des effectifs roulants dans les effectifs totaux. Ce phénomène semble traduire le fait que les acteurs régionaux exercent à la fois une activité de commissionnaire et une activité de transporteur.

Recours à la sous traitance et ratio effectifs roulants / effectifs totaux par région en 1992 (en %)

	France		Alsace		Aquitaine		Centre		NPC		RA	
	Recours à la sous traitance	Ef. roulant / ef. total	Recours à la sous traitance	Ef. roulant / ef. total	Recours à la sous traitance	Ef. roulant / ef. total	Recours à la sous traitance	Ef. roulant / ef. total	Recours à la sous traitance	Ef. roulant / ef. total	Recours à la sous traitance	Ef. roulant / ef. total
Total TRM	13,7	71	9,2	77,2	11,21	77,6	10,26	74,6	20	76	14	73
dont entreprises de												
6 à 9 salariés	10,56	81	2	83	12,6	75	4,5	71	27	80	6	78
10 à 19 salariés	13,2	78	4	73,8	9	77,3	11	79	24	74	9,6	76,2
20 à 49 salariés	15	74,4	15	72,8	17	73	10	74,5	23	71,6	14,5	75
50 à 99 salariés	16,5	72	13,6	71	14,4	73	13,5	77,4	25	68	22	72,2
100 à 199 salariés	20	70	22	82	14	81	15	62,2	17,5	76	28	71
200 et plus	22	53,6	0	0	12,4	80	19,5	68	28	65,7	16	56
Total Collecte	56,7	24,46	56,7	20	63,7	36	41	52	69	15	54	30
dont entreprises de												
6 à 9 salariés	70,7	19,6	75	2,6	66	25,7	28	57	71	5	70	31
10 à 19 salariés	61,6	34	43	47	63,5	32	51	44	56	23	46	46
20 à 49 salariés	53	30,6	9	10	60,4	24	54,5	55	38,5	34	51	40
50 à 99 salariés	62	25	57	29,5	71	19	72	36,6	44,6	13	48	31
100 à 199 salariés	54,5	28	60	19	45	63	30	44,5	48	20	53,6	30
200 et plus	54	22,6	53,5	18	37,7	61	23,4	56	78	10,6	53	27

Sources : SES

## SYNTHESE

- La sous-traitance confiée représente près de 53 % du chiffre d'affaires des entreprises de collecte de fret, 13,2 % du chiffre d'affaires global des entreprises de TRM. A l'intérieur du TRM, les taux s'établissent à près de 16 % pour la zone longue (donc au dessus des 15 % normalement autorisés) et à près de 13 % pour la zone courte.
- les années 91/92 sont marquées par une stabilisation du taux de sous-traitance.
- L'impossibilité de suivre les prix du TRM et les prix de la sous-traitance sur la période 1986-1992 ne permet pas d'identifier les effets volumes et les effets prix alors que manifestement ces derniers ont des impacts considérables sur les conditions de travail. En ce sens, il n'est pas possible de caractériser les impacts sociaux des évolutions (positives et/ou négatives) du recours à l'extérieur.
- La sous-traitance n'est pas le seul fait des très grandes entreprises.
- Un effet taille est toutefois clairement identifiable :
  - pour le TRM, le taux de sous-traitance augmente avec la taille des entreprises (mesurée par l'effectif) traduisant notamment des politiques de diversification et le passage d'une culture de transporteur à celle d'organisateur-prestataire,
  - pour la collecte de fret, le taux de sous-traitance diminue avec la taille des entreprises ; les grands organisateurs exerçant une activité de transport en propre.
- L'analyse du taux de sous-traitance et du ratio effectif roulant sur effectif total révèle :
  - une évolution inversement proportionnelle pour le TRM, les entreprises ayant le plus recours à la sous-traitance présentant une proportion moindre de roulants (politique de diversification, augmentation du personnel sédentaire en entrepôts...),
  - une relation moins nette pour la collecte.

Les analyses par région révèlent des spécificités fortes pour certaines d'entre-elles. Le Nord-Pas-de-Calais apparaît ainsi comme une région de fort recours à l'extérieur.

## **PARTIE 2 : EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES, JURIDIQUES ET SOCIALES RECENTES**

L'objectif est, ici, de dresser un rapide état des évolutions réglementaires, juridiques et sociales récentes notamment, pour les salariés du transport routier de marchandises et pour les chefs d'entreprises unipersonnelles, ainsi que les conditions d'activité de ces deux catégories de personnel de conduite.

Un listage succinct des lois et décrets parus depuis 1982 a fait apparaître deux grandes périodes significatives au regard de l'évolution du transport routier de marchandises, celle tenant à l'application de la LOTI et à l'abandon de la TRO<sup>7</sup> qui va jusqu'en 1989, et la période du contrat de progrès.

### **1. RAPPEL CHRONOLOGIQUE**

#### **1.1. La LOTI**

La LOTI, votée le 30 décembre 1982, mais dont la partie consacrée au transport routier de marchandises n'est entrée en vigueur que le 14 mars 1986, appréhende différents points inhérents aux transports, de façon globale. Elle vise, entre autres, à assurer "*la participation des transports au développement des régions*". Mais surtout, elle reconnaît le principe-même de la liberté de choix du mode de transport par les chargeurs ou commissionnaires dans une optique d'harmonisation des conditions de concurrence inter-mode, elle permet le décontingement des titres administratifs de transport. Dès 1987, les autorisations de transport sont délivrées, au niveau régional, à chaque entreprise qui peut justifier de ses besoins, de la qualité de sa gestion, et surtout du respect des réglementations. Elle assigne par ailleurs, au secteur des transports un objectif clé : dégager la meilleure « *efficacité économique et sociale* » possible et assurer une « juste rémunération au transporteur ». Enfin, elle prône le passage à une « *démarche globale, équilibrée, multimodale* ».

---

<sup>7</sup> LOTI : Loi d'Orientation des Transports Intérieurs  
TRO : Tarification Routière Obligatoire..

## 1.2. La TRO

Quant à la TRO, elle a été établie en juillet 1961. Elle a été progressivement simplifiée, et abandonnée définitivement vingt huit ans plus tard, le 1er janvier 1989, à la demande des transporteurs qui la respectaient de moins en moins, il est vrai.

Elle servait de référence à tous les envois de plus de 3 tonnes parcourant au moins 200 km, ce qui représentait environ le tiers du trafic de marchandises de l'époque.

N'étaient pas concernés par cette tarification tous les transports spécifiques (les denrées périssables, les véhicules, les frigos, les citernes, les déménagements, les envois par lots groupés, l'acheminement portuaire des conteneurs, etc.) qui tombaient sous le coup des contrats-types, ainsi que les transports internationaux qui obéissaient aux règles de la Convention de Genève.

La TRO était une tarification à fourchettes, basée sur des cas standards et qui reposait sur des barèmes proposés par la profession mais arrêtés par le Ministère des Transports. En fait, ces barèmes étaient fonction de caractéristiques propres au transport et à la marchandise (le poids, le volume, la valeur, la nature, l'origine et la destination de la marchandise). Ils fixaient donc un prix maximum, mais surtout garantissaient un prix minimum pour chaque opération de transport.

Enfin, la TRO précisait la responsabilité du transporteur et imposait les modalités d'exécution du transport, en insistant sur les délais de chargement et de déchargement, ainsi que sur le conditionnement et la manutention des marchandises. Son abandon - intervenu en pleine période de croissance des trafics- a permis aux transporteurs de fixer librement leurs tarifs, afin d'être plus compétitifs vis-à-vis de leurs concurrents.

Associée au décontingement des autorisations de transport, la suppression de la TRO a contribué à l'augmentation du nombre de nouvelles entreprises de transport ; d'où une rivalité acharnée entre ces différentes entreprises au niveau des prix, ce qui a abouti à un déséquilibre financier pour certaines d'entre elles.

### 1.3. Le long cheminement vers le contrat de progrès

#### 1.3.1. Première étape : le plan d'action en 15 propositions du 28 juin 1992

Le mois de novembre 1991 et la grève des transporteurs marquent un tournant dans le domaine du transport routier de marchandises en France. Les Pouvoirs publics ont alors pris des mesures visant à résoudre le "malaise" qui touchait ce secteur d'activité.

Cette grève de 1991 a eu pour effet de réunir les professionnels du transport et les Pouvoirs publics, et de déboucher sur un protocole d'accord en 17 points signé le 11 février 1992 par la FNTR et l'UNOSTRA, d'une part, et par le Ministre de l'Équipement, du Logement, des Transports et de l'Espace de cette époque, Paul Quilès, ainsi que le Secrétaire d'État aux Transports, Georges Sarre, d'autre part. Ce protocole devait lui-même aboutir à un plan d'action de 15 propositions, présenté le 28 juin de la même année.

Y figuraient les éléments du décret sur la co-responsabilité du donneur d'ordres (23/07/92), de l'arrêté relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier de marchandises (06/08/92) et de la loi sur la sous-traitance (effective au 31/12/92). Trois de ces mesures sont les conséquences directes des quinze propositions présentées en 1992 [Voir tableau chronologique, page suivante, et tableaux sur les principales mesures législatives par thème, pp.73-85]<sup>8</sup>.

Paradoxalement, c'est une de ces quinze propositions, celle qui instaurait un permis de conduire à 6 points, qui a déclenché la grande grève des transporteurs qui bloqua les axes routiers français, de la fin du mois de juin à la mi-juillet 1992.

---

<sup>8</sup> L'arrêté sur la capacité financière qui découle du décret du 03 juillet 1992 modifiant le décret du 14 mars 1986 n'est pas concerné ici, dans la mesure où cette modification était envisagée bien avant 1992.

1986	14 mars	→ Décret d'application de la LOTI en ce qui concerne le transport de marchandises (Loi votée en 1982)
	29 septembre	→ Entrée en vigueur de la nouvelle réglementation sociale européenne
1987		
1988		
1989	01 <sup>er</sup> janvier	→ Abandon de la TRO
1990	05 mars	→ Décret n°90-200 relatif à la profession de commissionnaire de transport
1991		
1992	11 février	→ Signature d'un protocole d'accord en 17 points
	28 juin	→ Présentation de 15 propositions (dont le permis à 6 points) visant améliorer la situation du TRM
	03 juillet	→ Modification du décret du 14 mars 1986 et introduction des conditions de capacité financière
	23 juillet	→ <b>Loi de co-responsabilité entre employeurs et donneurs d'ordres d'une part, transporteurs d'autre part</b>
	06 août	→ <b>Arrêté relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier de march.</b>
	03 septembre	→ Décret relatif au paiement des temps à disposition comme temps de travail
	31 décembre	→ Loi sur les délais de paiement entre les entreprises qui fait suite à une ordonnance du 01 <sup>er</sup> décembre 1992
1993	06 janvier	→ Arrêté relatif à la présence obligatoire, à bord d'un véhicule routier, d'un ordre de mission
	01 <sup>er</sup> mars	→ Décret relatif au relèvement du paiement des temps à disposition
	01 <sup>er</sup> avril	→ Entrée en vigueur de la loi sur la sous-traitance
	13 décembre	→ <b>Les 16 mesures d'urgence annoncées par le Ministère des Transports</b>
	20 décembre	→ <b>Arrêté sur le relèvement du niveau de compétence professionnelle des futurs chefs d'entreprises</b>
1994	MARS	→ 01 <sup>er</sup> mars - Nouveau code pénal : délit de "mise en danger de la vie d'autrui"
	05 mai	→ 14 mars - Circulaire interministérielle sur le renforcement des moyens de contrôle Orientations arrêtées par le Premier Ministre
	23 novembre	→ <b>L'accord social (temps de service, repos récupérateur et rémunération)</b>
1995	JANVIER/FEVRIER	→ 20/01 - Formation initiale obligatoire et formation continue des conducteurs de TRM
		→ 01 <sup>er</sup> /02 - Loi de sécurité et de modernisation des transports
	5 mai	→ Décrets relevant les sanctions pénales applicables à la réglementation des temps de conduite et de repos
	22 mai	→ Avenant relatif au contrat de progrès (nouveaux barèmes des salaires employés et cadres)
	01 <sup>er</sup> octobre	→ Première étape de l'accord cadre du 23 novembre 1994
1996	06 novembre	→ Circulaire sur les aides au regroupement de PME
	29 février et 20 août	→ Arrêtés relatifs aux documents de transport devant se trouver à bord des véhicules de TRM et à ceux devant être établis par les commissionnaires de transport (groupage, affrètement routier) - Conséquences de la loi du 01/02/95
	5 juillet	→ <b>Loi sur le développement et la promotion du commerce et de l'artisanat</b> (modifications de la loi du 01 <sup>er</sup> février 1995 et de celle du 31 décembre 1992)

### 1.3.2. Deuxième étape : le rapport Dobias du 17 mars 1993

Le 6 juillet 1992, les partenaires sociaux, le Ministre du Travail, celui des Transports et le Secrétaire d'Etat aux Transports se sont réunis d'urgence et ont signé un relevé de conclusions où l'article 1 imposait trois points :

- l'ouverture obligatoire de négociations transporteurs-salariés sur la durée du travail des conducteurs. Ces négociations devaient aboutir, sous peine de voir les Pouvoirs publics régler le problème par décret.
- le décret du 03 août 1992 qui relevait, pour les conducteurs grands routiers, le paiement des temps à disposition comme temps de travail, le faisant passer de 66% à 85%.
- la création, dans le cadre du Commissariat Général du Plan, d'un groupe de travail dirigé par Georges Dobias, Directeur Général de l'INRETS, et chargé d'examiner "la situation économique et sociale du transport routier, l'harmonisation des conditions de la concurrence et les conditions d'exercice de la sous-traitance". Le rapport Dobias fut rendu le 17 mars 1993.

Globalement, ce rapport fait un état des lieux des éléments structurels et fonctionnels de la crise du transport routier de marchandises, en analyse les causes et les conséquences sur le respect des réglementations en vigueur, et enfin, propose des mesures pour remédier aux difficultés rencontrées par ce secteur d'activité.

### 1.3.3. Dernière étape : le contrat de progrès

En juin 1993, le nouveau Ministre des Transports, Bernard Bosson, charge Georges Dobias d'une nouvelle tâche, celle de mettre en place un contrat de progrès. Le but est double, puisqu'il s'agit, d'une part, de *"redonner sa dignité au métier de transporteur routier, d'accompagner la modernisation de la profession et d'établir les conditions d'une concurrence loyale entre les partenaires du transport"*<sup>9</sup>. D'autre part, ce contrat de progrès vise également à compléter la LOTI, en établissant des repères beaucoup plus nets que ceux existant dans la Loi d'Orientation. En d'autres termes, son objectif est de réglementer les abus constatés, sur le plan social, économique ou encore sur celui de la sécurité.

---

<sup>9</sup> In L'officiel des transporteurs - n°1827-1828 - 17 déc. 1994 - pp.68-69.

Il est donc composé de trois volets. Le premier est constitué de seize mesures qualifiées "d'urgence" et adoptées le 13 décembre 1993. Globalement, elles visent à assainir l'activité du transport routier de marchandises, et renforcent les contrôles et les sanctions sur le plan pénal et financier.

L'accord social, lui, a été conclu entre les partenaires sociaux le 23 novembre 1994. Il concerne tout ce qui a trait aux durées des temps de service mensuelles et hebdomadaires que les conducteurs devront réellement assurer, ce qui inclut la composition et la rémunération de ces temps de service, les repos récupérateurs, etc..

Enfin, le dernier volet, intitulé loi de sécurité et de modernisation des transports, a été voté le 01<sup>er</sup> février 1995. Il a pour objectif de faire payer au donneur d'ordres le transport et les prestations annexes à leur juste prix, le tout devant figurer sur un écrit qui devra être signé par la personne qui expédie la marchandise et par celle qui la reçoit. Il s'agit « *d'écrire ce que l'on fait et de faire ce qu'on écrit* ».

Sur les quarante-six mesures que comptent les trois volets du contrat de progrès, dix-sept concernent directement ou non la sous-traitance (Cf. l'arrêté sur le relèvement du niveau de compétence professionnelle des futurs chefs d'entreprise du 20 décembre 1993 ; l'accord sur la formation initiale obligatoire et la formation continue des conducteurs du 20 janvier 1995 ; la loi de sécurité et de modernisation des transports du 01<sup>er</sup> février 1995 ; etc.) et seules onze ont été légiférées, dont certaines sous un intitulé commun.

## **2. SYNTHÈSE**

### **2.1. Méthodologie**

Très peu de mesures réglementaires et législatives d'importance ont été élaborées entre 1986 et 1991, à l'exception des décrets d'application de la LOTI, qui non seulement ont été tardivement promulgués, mais qui, de plus, ont souvent traduit davantage « la lettre » que « l'esprit » de la LOTI.

De plus, le domaine du transport de marchandises étant en évolution rapide, certains articles de la LOTI nécessitaient d'être adaptés. C'est notamment le cas de celui sur la sous-traitance (art. n°33) qui reprend plus ou moins la loi de 1975 spécifique à la sous-traitance dans le domaine du bâtiment. L'article 33 considère donc qu'il y a sous-traitance lorsque le transporteur -qui a ou non la qualité de commissionnaire- n'exécute pas lui-même l'opération transport mais la donne à un autre transporteur (dans le cas des pointes de trafic). Il ne reconnaît ni les cas où le commissionnaire peut exécuter lui-même le transport, ni ceux où il y a sous-traitance en cascade. Pourtant, ce dernier exemple est devenu courant dans les transports où un transporteur sous-traitant a tendance à se décharger du fret peu rentable sur un de ces homologues.

A cela s'ajoute le non respect des réglementations en place, qu'elles soient d'ordre social, qu'elles portent sur la sécurité routière (Cf. le code de la route et les textes législatifs et réglementaires sur les limitations de vitesse, les équipements des véhicules, etc.), ou encore qu'elles soient comprises dans le code civil et dans celui du commerce. Toutes ces infractions ont abouti, dans certains cas, à des situations totalement anormales.

A partir de 1992, toute une série de textes et de mesures vont être élaborés. Ce sont ces mesures qui ont retenu notre attention, soit parce qu'elles ont une incidence directe sur la sous-traitance routière, soit parce qu'elles ont trait à l'ensemble du transport routier de marchandises et qu'elles concernent également les transporteurs pratiquant la sous-traitance.

Par conséquent, nous avons séparé les réglementations étudiées en trois catégories distinctes : la catégorie sous-traitance, celle sur les conditions de travail, et pour finir, celle sur la formation nécessaire pour exercer le métier de transporteur. Evidemment, lorsqu'une mesure législative ou réglementaire touche la sous-traitance et la formation, par exemple, elle figure dans ces deux catégories.

## **2.2. Analyse des tableaux (Voir tableaux pp.78-90)**

### **2.2.1. Le plan d'action en quinze points**

Le plan d'action en quinze points s'est concrétisé principalement par quatre mesures réglementaires et législatives intéressant la sous-traitance -dont trois directement- si on exclut les décrets d'application pour le permis à 6 points qui sont apparus au Journal Officiel du 28 juin 1992 (jour de la présentation des quinze propositions) :

- Le *décret sur la co-responsabilité* du 23/07/92 intéresse aussi bien la sous-traitance que les conditions de travail des conducteurs. En effet, il rappelle les limites en termes de durée de travail, de dimensions des poids lourds ou encore de vitesse autorisée, et traite des relations employeur-conducteur et donneur d'ordres-conducteur.

Toute violation du code du travail, du code de la route ou encore des textes législatifs et réglementaires sur la vitesse autorisée, les limites de poids des véhicules... entraîne des sanctions pour le contrevenant.

Toutefois, il est vite apparu que ce décret ne touchait pas les "vrais coupables", selon certains, c'est-à-dire les chargeurs. Mais comment prouver leur "culpabilité" quand les contrats de transport sont, dans la majorité des cas, verbaux et que, par conséquent, il n'existe aucune preuve écrite pouvant les incriminer ? Ce problème justifie, à lui seul, le faible nombre de personnes condamnées et qui sont, pour la plupart, des transporteurs.

- La loi 92-1442 du 31/12/92, *sur les délais de paiement entre les entreprises*, fait suite à une ordonnance du 01<sup>er</sup> décembre 1992. Selon cette loi, la date de paiement figurant sur la facture fait foi en matière de remboursement.

Elle correspondait au premier point du plan d'action (du 28 juin 1992) qui avait pour but de ramener les délais de paiement à un maximum de 30 jours. Or, paradoxalement, on constate qu'en 1995, la moyenne de ces délais était de 61 jours, contre 63 pour le premier trimestre 1996 (Source : C.N.R.)

- La loi 92-1445 du 31/12/92 *sur la sous-traitance dans le domaine du transport routier de marchandises* s'applique de façon ciblée, puisqu'elle ne concerne que les contrats de sous-traitance.

Elle vise à combler les manques inhérents à la LOTI et à la loi du 31 décembre 1975 sur la sous-traitance.

On sait que la LOTI n'aborde pas l'aspect sous-traitance en cascade. On sait également que la loi du 31 décembre 1975 concerne surtout le bâtiment et que l'un de ses objectifs est de protéger les entreprises de second œuvre (i. e. les entreprises sous-traitantes) contre les abus et les faillites des entreprises générales, en leur donnant droit à une action directe contre le maître d'ouvrage. Malheureusement, cette loi qui n'est pas limitée à la seule activité bâtiment n'est presque jamais appliquée au transport quand il s'agit d'une sous-traitance sur un marché public. En effet, dans ce cas, le transport est considéré comme étant un contrat de vente, soit la fourniture d'une marchandise. Or de tels contrats sont exclus du champ d'application de la loi de 1975.

Le but de la loi du 31/12/92 est, plus explicite. Il s'agit de légiférer sur les relations transporteur ou commissionnaire avec le transporteur sous-traitant, en termes de rémunération du contrat de transport à son juste prix, c'est-à-dire celui qui permet de couvrir les charges du sous-traitant.

Mais une fois encore, le chargeur n'est pas impliqué dans la rémunération de tels contrats.

- Enfin, le *décret sur la capacité financière requise pour les entreprises de transport public de marchandises*, du 03/07/92, est l'une des rares mesures prises concernant la formation et l'accès à la profession.

Ce décret vise à relever le niveau d'accès à la profession, pour que seules les entreprises ayant des réserves financières suffisantes puissent subsister.

### 2.2.2. Le contrat de progrès

Le contrat de progrès, dont la première étape date du 13 décembre 1993, est actuellement en phase de concrétisation. Un certain nombre de mesures ont déjà été prises, dont quelques-unes concernent directement la sous-traitance.

Compte tenu du contexte, ce sont celles ayant trait aux conditions de travail qui ont été légiférées en plus grand nombre. Mais, à l'exception de la loi sur la sécurité et la modernisation des transports, les différentes mesures réglementaires prises jusqu'à présent ne concernent pas uniquement la sous-traitance mais touchent, en fait, au statut de l'ensemble des transporteurs et conducteurs routiers. Nous retrouvons donc :

- *Le décret du 03/07/92 modifiant le décret du 14/03/86 et l'arrêté du 20/12/93 relatif à la délivrance de l'attestation de capacité professionnelle* permettant d'être transporteur public routier de marchandises.

L'accès à la profession est soumis, depuis 1974, à des conditions de qualification professionnelle bien précises, telles que la possession de certains diplômes, l'exercice préalable de fonction de direction ou d'encadrement, ou encore la réussite à un examen. Une directive communautaire datant de 1989 a renforcé cet arrêté du 20/12/93. Elle vise à relever le niveau d'attestation de capacité, en allongeant la durée de l'expérience professionnelle de fonctions de direction et en rehaussant la qualité de l'examen (un Q. C. O. M. de 70 questions et une épreuve sur la gestion et l'exploitation de l'entreprise).

- *Les accords sociaux du contrat de progrès*, du 23/11/94, complétés, sur les aspects financiers, par les *avenants* du 22/05/95, *relatifs aux salaires des employés du domaine du transport routier de marchandises*.
- *L'accord* du 20/01/95 *sur la formation initiale minimale obligatoire et la formation continue obligatoire de sécurité des transporteurs* met un terme à l'embauche des conducteurs munis du seul permis de conduire poids lourds. Il ne concerne que le compte d'autrui actuellement, et est en cours d'extension au compte propre.

- La **loi de modernisation**, du 01<sup>er</sup>/02/95, par ses articles 24 à 27, rend obligatoire tout écrit pour confirmer l'acte de transport et pour mieux identifier les prestations annexes qui seront alors rémunérées. Le but de ces écrits est un meilleur suivi de l'opération transport dans son ensemble, ce qui implique la possible mise en cause des chargeurs en cas de dommages dus à un manquement qui leur serait imputable.

L'article 27 impose la traçabilité de la confirmation de commande. Par conséquent, il fait de la loi de modernisation un outil de contrôle (par le biais de l'écrit) et renforce l'application de textes réglementaires et législatifs établis précédemment, mais peu ou pas respectés, comme :

- \* le **décret de co-responsabilité** --> la sanction pénale est désormais appliquée aux entreprises de transport ou au donneur d'ordres quand il y a surcharge, excès de vitesse, non respect des temps de conduite, insuffisance de repos, etc. ;
  - \* la **loi sur la sous-traitance** du 31/12/92 --> la sanction pénale est désormais infligée au donneur d'ordres-commissionnaire qui rémunère un sous-traitant sans couvrir les charges incompressibles assumées par celui-ci ;
  - \* le **nouveau code pénal** --> dans le cadre du délit de mise en danger de la vie d'autrui.
- Le **décret** du 05/05/95 **sur les sanctions pénales** relatives aux temps de conduite et de repos, ainsi qu'au non respect de l'immobilisation d'un véhicule.
  - L'**arrêté** du 29/02/96 **sur les documents de transports** modifie les documents de transport existants jusqu'à présent, à savoir la lettre de voiture et l'ordre de mission. Mais ces nouveaux documents ne concernent que les envois sur longue distance, à l'instar de la lettre de voiture.