

PREDIT
recherches stratégiques

« Science sans conscience
n'est que ruine de l'âme »
F. Rabelais. Pantagruel Ch VIII

**Prospective de la régulation du TRM
et interactions économiques et sociales**

Recherche de politique des transports

OGC-IPT-IFRET

PREDIT

recherches stratégiques

**Prospective de la régulation du TRM
et interactions économiques et sociales**

| | pages |
|--|--------------|
| 1. Problématique | 3 |
| 2. Argumentaire de la méthodologie | 9 |
| 3. Fondements théoriques de la régulation | 12 |
| 4. Emergence d'une nouvelle régulation ? | 17 |
| 5. La régulation dans les transports | 26 |
| 6. Clarification conceptuelle | 46 |
| 7. Enquête auprès des opérateurs | 49 |
| 7.1. Enquête qualitative | |
| 7.2. Enquête quantitative | |
| 8. Les axes structurants de la régulation | 78 |
| 8.1. Principes | |
| 8.2. Infrastructures | |
| 8.3. Modernisation du secteur | |
| 8.4. Relations chargeurs transporteurs | |
| 8.5. La nouvelle priorité du social | |
| 8.6. Conclusion | |
| 9. Synthèse-conclusion | 96 |

Annexes :

Bibliographie

Tableaux de résultats de l'enquête

Questionnaire

1. Problématique

Prospective de la régulation du TRM et interactions économiques et sociales

Objectif de la recherche

Il s'agit d'abord d'identifier les dysfonctionnements actuels de la régulation dans ses dimensions économiques et sociales, ensuite d'identifier les éléments structurants et les interactions sociales et économiques d'un système de régulation futur tenant compte de l'environnement économique européen et notamment de celui des transports.

Problématique

La régulation dans le TRM constitue un enjeu stratégique tant sur le plan économique que sur le plan social. Cette régulation détermine pour une part non négligeable les conditions de concurrence entre les entreprises à l'intérieur de la France, et depuis le cabotage, à l'échelle de l'union économique. Cette régulation pèse très fortement sur les conditions sociales qui sont souvent les seules variables d'ajustement dans un marché

de plus en plus concurrentiel. La libéralisation est intervenue de manière assez brutale au milieu des années 80. C'est en effet à partir de 1986 que s'engage une libéralisation relativement mal maîtrisée. Certes, le secteur avait sans doute besoin d'une "désétatisation" de son marché mais l'expérience nous apprend, en France comme à l'étranger, qu'on ne passe pas sans dégâts sociaux ou économiques, et sans transition, d'une situation très réglementée à la liberté économique totale. A partir de 1985, les prix s'engagent dans un processus continu de baisse et les marges à partir de 1988 se dégradent dans un secteur qui, rappelons-le, avait déjà des taux de marge relativement faibles.

La crise des années 89-90

A partir de 89-90, on commence à parler de crise du transport routier. Le CNT, après l'OEST, se saisit de cette question - voir rapport du CNT de 1990 "transports routiers : crise ou renouveau ? ". La grève de 1992, en dépit de la confusion de ses objectifs (mise en cause du projet de permis à points, revendications sociales et mécontentement des artisans), constitue en quelque sorte un révélateur de cette crise. Fondamentalement, ce qui est en cause c'est la rentabilité des entreprises tout autant que les conditions sociales des conducteurs. L'entrée massive de nouveaux opérateurs, le volume des défaillances, la baisse des prix et des marges, la course au volume, les pratiques hors normes, notamment sociales, caractérisent la situation du TRM durant cette période. Bien évidemment, le social compte tenu de son poids dans la structure des coûts, constitue une des rares variables d'ajustement dans un marché dérégulé. Le ministre des transports de l'époque, Paul Quilès, décide alors d'engager ce qu'on a appelé le processus du contrat de progrès (processus poursuivi et approfondi avec Bernard Bosson et Anne-Marie Idrac).

Le contrat de progrès

Cette démarche présente trois caractères particuliers essentiels :

- la volonté de réunir tous les acteurs pour participer à l'analyse de cette crise (chargeurs, transporteurs, salariés, administrations)
- la nécessité d'articuler les dimensions économiques, réglementaires et sociales,
- la recherche de solutions pour remettre les opérateurs "dans les clous", pour restaurer les marges, améliorer la sécurité et pour favoriser le progrès social.

Ce n'est sans doute pas un hasard si l'on a insisté autant sur ces trois champs d'application du contrat de progrès, c'est tout simplement que leur

prise en compte interactive était indispensable à la modernisation du secteur.

Le contrat de progrès comprend une cinquantaine d'orientations, encore une fois dans les domaines réglementaires, économiques ou sociaux et qui s'articulent. L'accord social du 23 novembre 1994 est certes un aspect important du dispositif mais ce n'est pas le seul et, en tout état de cause, on ne saurait réduire le contrat de progrès à ce seul accord ou encore considérer que tout le processus de modernisation engagé depuis maintenant cinq ans découle uniquement de cet accord social. Pour la première fois, sans doute, pouvoirs publics et acteurs prenaient ainsi conscience qu'un système de régulation ne peut fonctionner sans prise en compte simultanée de l'intérêt de la collectivité, de celui des salariés et bien sûr de celui des entreprises.

Une forte adhésion à la démarche

Globalement, la démarche a bénéficié d'un fort soutien des organisations et l'ensemble des dispositions a permis d'effectuer un extraordinaire effort d'analyse et de mise à plat chez beaucoup d'acteurs. Certes, pas chez tous les acteurs et il est sans doute bien difficile d'évaluer de façon précise les pourcentages concernés (Madame Idrac a avancé les chiffres de 25%) ; ce qui est cependant important, c'est que la dynamique de modernisation soit engagée de façon suffisamment significative pour éviter tout retour en arrière. Ainsi, par exemple, on ne reviendra pas sur les nouvelles exigences de qualité, de sécurité, sur la plus grande rigueur de gestion, sur la restructuration, sur les relations chargeurs-transporteurs, sur le respect des règles, sur les contrôles, sur les sanctions, ni sur l'amélioration des conditions de travail. Constaté que la dynamique est engagée ne signifie pas qu'il faille considérer que tout est réglé ou que l'ensemble du secteur ait assuré sa mutation. Le problème central est en effet de savoir quand et comment l'ensemble du secteur pourra être durablement assaini.

L'accord social du 23 novembre 1994 : un élément structurant de la régulation

Cet accord est évidemment d'une importance capitale car il engage un processus irréversible de transformation des conditions sociales. Il pose d'abord le principe de la rémunération des temps de service, c'est à dire des temps réellement travaillés (le récent accord de novembre 1998 vient compléter ce dispositif). Il prévoit et organise la transparence des temps de travail. Il accorde des repos récupérateurs au-delà de 200 heures. Enfin il définit un programme de réduction par étapes de la durée du travail avec

l'objectif de 230 heures au 1^{er} janvier 1997, et un objectif plus lointain de 200 heures en tenant compte de l'environnement européen.

Cet accord du 23 novembre 1994 est sans doute un des éléments qui a pu remettre en cause les modalités de gestion du matériel (par exemple mise en place de relais) et, d'une façon générale, qui a pu permettre d'optimiser l'utilisation des véhicules. Sur le plan strictement social, cet accord a d'abord permis d'effectuer une opération de transparence sur les temps de service, ensuite d'envisager une réduction progressive de ces temps et de passer d'une rémunération à caractère plutôt forfaitaire à une rémunération fondée sur le paiement des heures travaillées.

La contestation de certains chauffeurs

Pour autant tout n'est pas considéré comme positif par tout le monde. Ainsi assistons-nous à une assez forte contestation de certains chauffeurs qui préfèrent par exemple effectuer 250 heures par mois, être absents toute la semaine et gagner 15 000 francs et plus (en intégrant évidemment les heures supplémentaires à 25 et 50%, les primes et les frais de route) plutôt que de faire 200 heures avec 8 ou 9 000 francs. A cet égard, la gestion des aspirations des populations d'anciens chauffeurs et celles des nouveaux chauffeurs pose quelques difficultés qui peuvent sinon remettre en cause la transformation des processus de production, au moins la freiner (phénomène encore accentué avec la pénurie actuelle de conducteurs). Inversement le contrat de progrès a favorisé l'emploi, permettant à des jeunes (ou moins jeunes) de s'insérer dans une profession en développement. Nous sommes là au cœur de la problématique de l'équilibre emplois-revenus. Autre interrogation majeure : quid des entreprises qui n'appliquent pas le contrat de progrès, contrat dont il faut quand même rappeler qu'il repose principalement sur la logique d'internalisation des contraintes.

Des écarts qui faussent la concurrence

Le secteur est sans doute en moyenne plus vertueux mais l'écart des comportements ne cesse de s'accroître dans tous les domaines qui caractérisent les conditions d'exploitation de l'activité. Enfin, quid de la dimension européenne du contrat de progrès ? Avec le cabotage, on peut difficilement imposer des règles franco-françaises aux opérateurs étrangers ; on constate, avec le blocage sur le temps de service, que l'harmonisation européenne demandera encore de longs efforts. En effet, les acteurs n'ayant pu trouver un compromis sur des règles européennes communes, la question sera réglée par directive, ce qui exigera une

transposition dans chaque pays et donc du temps, voire des disparités de contenu et de mise en œuvre. A l'occasion du contrat de progrès la profession s'est engagée dans un extraordinaire effort de réflexion et de modernisation. La matière est particulièrement bien connue, le bilan a été effectué de manière approfondie dans les organisations professionnelles. Par ailleurs, le contexte actuel paraît favorable au compromis dans le progrès, y compris à propos de la grande discussion qui va s'engager en 1999 sur les 35 heures. Ceci étant, un contexte économique moins favorable pourrait peser sur ces discussions dont les résultats vont constituer un élément important de la régulation future, tant sur le plan social qu'économique. Au-delà de la conjoncture, l'un des freins à l'assainissement de la concurrence est souvent attribué à l'état de structuration de la profession. Certes, on ne peut nier qu'une certaine atomisation caractérise cette structuration, et ceci dans toute l'Europe (avec toutefois des écarts entre les pays du Nord et les pays du Sud). Cette structuration constitue souvent un alibi pour les pouvoirs publics afin de justifier leur laxisme en matière de régulation. Dès lors, il est fondamental de connaître quelles sont les attentes des acteurs en matière de régulation et cela dans une vision prospective tenant compte de l'environnement européen.

Conclusion

Depuis plusieurs années des efforts importants sont engagés pour assainir l'environnement concurrentiel, toutefois l'assainissement ne concerne qu'une minorité d'entreprises. C'est cependant un champ d'expérimentation exceptionnel pour évaluer une nouvelle conception de la régulation qui s'efforce d'articuler dimension économique et sociale. Pour la première fois depuis le contrat de progrès, le social est considéré comme un aspect structurant de la régulation. L'accord du 23 novembre 1994 entraîne d'ailleurs une mise à plat des conditions de production et souvent une réorganisation de cette production. Reste cependant la majorité des entreprises qui appliquent peu ou pas le contrat de progrès. Dès lors se pose la question d'une redéfinition d'une régulation qui puisse être applicable et appliquée à l'ensemble de la profession et en intégrant la libéralisation du cabotage européen. Quel contenu à cette régulation ? Quels rapports entre la crise des transports et la crise économique plus globale ? Quel équilibre trouver entre les dimensions économiques et les aspects sociaux ? Quels sont les aspects les plus structurants de cette régulation future et quel niveau d'adhésion des acteurs à cette évolution ? Et plus en amont, quelles sont les bases théoriques de cette régulation ? Chacun sait bien que la régulation n'est pas une science exacte, qu'elle met en jeu des paramètres bien sûr économiques mais aussi sociaux et

culturels. Qu'elle est en quelque sorte un art d'arbitrage entre les différents intérêts en cause afin de servir le progrès matériel et immatériel ? Les sciences économiques ne sauraient revendiquer seules l'élaboration de cette régulation qui doit faire tout autant appel aux connaissances psychosociologiques et aux analyses sociétales. La politique des transports n'est pas neutre, elle s'appuie certes sur l'analyse économique mais également sur des choix de société, des conceptions politiques et philosophiques.

2. Argumentaire de la méthodologie

2.1. Fondements théoriques

Le chapitre 3 est consacré à un bref rappel des fondements théoriques de la régulation économique. Le transport ne se situant pas à l'écart de l'économie générale, il paraissait intéressant de s'interroger sur les risques d'une nouvelle explosion du système de régulation notamment du fait de la spéculation boursière et de la bulle financière (comme en 1929). Il s'agit d'une recherche prospective donc d'un travail qui se propose d'esquisser des horizons possibles pour le transport à moyen-long terme ; précisément à cette échéance, est-on certain que l'économie se trouvera toujours portée par la vague de croissance vertueuse ? Si la réponse est non, cela pourrait entraîner quelques conséquences pour le transport (aujourd'hui nous sommes plutôt en sous-capacité, demain nous pourrions être en surcapacité). On sait, par ailleurs, bien quelle est l'influence des Etats-Unis sur l'économie mondiale (c'était vrai en 1929, c'est encore vrai aujourd'hui et sans doute encore au moins pour les 10 à 20 ans à venir). Y a-t-il ou non des signes de crise aux Etats-Unis ? En d'autres termes, atterrissage en douceur maîtrisé par la régulation ou chute brutale entraînant inévitablement l'Europe dans la même pente, même si c'est avec un décalage temporel ? La pertinence d'un rappel des crises financières ne peut être jugée qu'en fonction de cette éventualité. Or précisément les Etats-Unis souffrent de déséquilibres structurels graves caractérisés par une bulle financière importante (l'endettement des ménages, des entreprises et un déficit courant de l'ordre de 350 milliards de dollars pour 2000). Jusque-là, la bulle boursière n'a pas éclaté car le marché des actions a été en capacité, au moins pour partie, de compenser la remontée des taux d'intérêt. Cependant, il paraît inévitable que la correction boursière intervienne car il faudrait, non seulement, que les taux d'intérêt se stabilisent mais qu'ils baissent. En particulier, il faudrait que le rendement des obligations diminue car les marchés d'action ne sont plus compétitifs par rapport aux marchés d'obligations. En dépit de la prudence de la F.E.D., le resserrement monétaire interviendra car la croissance demeurera encore assez dynamique pendant un an ou deux, et l'inflation est dans une phase haussière qui progressivement la ramène à sa moyenne de longue période (autour de 3%). Une fois mieux ajustés les taux nominaux, en particulier, les taux longs, on assistera à un transfert massif du marché des actions vers les marchés obligataires et donc à un dégonflement de la bulle boursière. Aujourd'hui les États-Unis vivent à crédit (épargne négative des ménages, endettement des particuliers et des entreprises, surévaluation du dollar, entrées de capitaux, politique monétaire laxiste). C'est là que se pose la question de la sortie du cercle vertueux car les créanciers privés,

anticipant l'atterrissage de la croissance, vont maintenant demander des rendements plus forts à leurs placements, notamment à travers un relèvement des taux longs et probablement aussi à travers une baisse du dollar. L'atterrissage sera-t-il en douceur ou brutal ? Le risque d'une récession ne peut être écartée compte tenu, d'une part, de l'endettement et, d'autre part, de l'inflation provoquée par la baisse de productivité. L'Europe, qui suit avec retard les Etats-Unis, pourrait évidemment être concernée. Et si on se place dans une perspective de quelques années, se repose alors avec plus de force la question de la régulation de l'économie pour maîtriser ces crises ou, en tout cas, en atténuer les effets. Le transport serait-il à l'abri de ces évolutions cycliques ? Sa régulation doit-elle ignorer les grandes évolutions économiques, financières, sociales, voire sociétales ? Sans doute non, d'où l'intérêt d'un rappel théorique sur ce qui fonde la régulation.

2.2. Enquêtes

- Enquête qualitative auprès d'une trentaine de chefs d'entreprise à l'UNOSTRA pour identifier les principaux facteurs explicatifs de la crise de régulation. Les résultats de cette enquête figurent en annexe .
- Mise au point du questionnaire (voir annexe) et validation par une dizaine de transporteurs.
- Enquête quantitative et envoi de 7 000 questionnaires (fichier INSEE).
- Traitement limité aux réponses du 602M (2 500 envois et 800 réponses), la problématique européenne n'étant pas adaptée aux autres entreprises interrogées (courtes distances, etc.).
- A noter que 1 000 réponses étaient envisagées et que 800 ont effectivement été traitées.
- Représentativité des 800 réponses exploitées. Ces réponses sont proches de la représentativité de l'enquête EAE 602M, à partir de la variable effectifs :
 - 0 à 5 : 55%
 - 6 à 9 : 14%
 - 10 à 19- : 13%
 - 20 à 49 : 14%
 - 50 à 99 : 3%
 - 100 à 199 : 1%
 - 200 et plus : 0,3%

On peut constater une légère sous-représentation des grandes entreprises et des très petites, une légère sur-représentation des entreprises moyennes. En réalité, même si apparemment l'échantillon peut être considéré comme représentatif, il ne prouve pas qu'il puisse être représentatif de la pratique moyenne des acteurs vis-à-vis de la régulation. Il est bien entendu très complexe, sinon impossible, de définir un tel échantillon, pour cela il aurait fallu définir un échantillon à partir d'une variable comportementale vis-à-vis de la régulation (plus ou moins infractionniste). A noter l'écart, par exemple, en matière de durée du travail qui peut varier de moins de 200 à 300 heures ! Pour rendre cet échantillon représentatif, il faudrait disposer des coefficients de variance par rapport au comportement des entreprises en matière de rapports aux règles. Le concept de représentativité par taille d'entreprise n'est donc pas adapté à ce type d'étude. Par ailleurs, il faut signaler que statistiquement, avec 800 réponses, on ne peut évidemment se permettre de faire des croisements par zones géographiques, par spécialisation, par type d'activités, par importance de la sous-traitance etc. encore moins calculer des coefficients de redressement. Rappelons qu'il s'agit d'une enquête d'opinions, non d'une enquête sur des données physiques, financières ou autres, sources quantifiées indiscutables. Les enquêtes qualitatives ont d'ailleurs démontré qu'il n'y avait pas d'intérêt à mesurer des dispersions par taille. A noter enfin que l'analyse des traitements croisés n'apporte pas d'élément significatif compte tenu du très peu de dispersion des réponses à l'intérieur même de chaque question. Il ne s'agit pas d'un véritable exercice statistique, l'échantillon ne pouvant être représentatif. Les réponses n'indiquent que des ordres de grandeurs sur le sentiment qu'ont les entreprises.

2.3. Recherche bibliographique

- Approche théorique de l'état de la régulation dans les transports à partir d'une recherche bibliographique.

3. Les fondements théoriques de la régulation libérale

La question centrale qui justifie ce rappel théorique est la suivante : le libéralisme est-il incompatible avec le social ? La réponse n'est pas simple. Plusieurs points de vue peuvent être développés. Compte tenu des déviations du libéralisme et de ses conséquences, certains estiment que cela est incompatible. Pour ceux-là, la liberté de l'homme s'est réduite à la liberté marchande et cette liberté marchande est à la source des principales conséquences sociales néfastes : le chômage avec les délocalisations, la régression sociale avec l'ouverture des marchés et la mondialisation du marché du travail. Le libéralisme favorise la concentration financière et restreint le nombre de décideurs souvent concentrés dans la sphère financière. Ces sphères financières échappent à tout contrôle, utilisent même parfois à leur profit la puissance d'un Etat sans contreparties significatives. L'internationalisation porte un coup aux principes de libre détermination des peuples et des nations. Par exemple, en cas de changement démocratique, le pouvoir économique peut être suffisamment puissant pour imposer des retours en arrière. La politique devient alors une caricature entièrement au service de l'économie ; la véritable régulation s'opère par le biais du capital, au gré de sa constitution et de ses évolutions (1). Les autorités monétaires internationales sont désormais le véritable régulateur économique et politique. Si les choix économiques d'un pays ne sont pas conformes aux intérêts financiers, on prend le risque d'une attaque monétaire, il en est de même pour les choix politiques d'un pays ; ainsi, les pays dont les régimes sont trop sociaux courent-ils le risque d'une mise au purgatoire par les milieux financiers internationaux. Il y a donc perte d'identité collective et individuelle, remise en cause de la souveraineté nationale et des droits individuels et collectifs. La philosophie de l'homme ne peut donc s'accommoder de ce libéralisme, de ce capitalisme sauvage. Avec Moreau (2), il y a une certaine légitimité à montrer le chemin de la sortie de la pensée unique.

(1) A. Touraine - Comment sortir du libéralisme - 1999

(2) J.N. Moreau - Pensée unique - 1999.

Le libéralisme : un moindre mal ?

Pour d'autres au contraire, l'économie moderne et sa formidable expansion doivent surtout au libéralisme économique. Le progrès social n'aurait pas été permis sans progrès économique dans les pays libéraux. Si l'on devait s'affranchir des règles internationales, ce serait la régression assurée car la mondialisation des échanges est un fait irréversible qui a profité à tous, même si les inégalités restent très fortes. Dans les pays capitalistes, l'homme a des garanties individuelles et collectives qui n'existent pas ailleurs. Citons **Aron** : "on peut considérer ces libertés comme des libertés formelles mais les libertés réelles n'existeraient sans les libertés formelles". Le libéralisme économique, qui assure le progrès matériel, garantit les libertés démocratiques, n'est donc pas totalement incompatible avec le progrès social voire avec une certaine vision humaniste de la société, car les besoins matériels et les garanties morales sont préservés ou en tout cas ne sont pas complètement négligés. L'entreprise par ailleurs n'est pas seulement un lieu de monétarisation de la force de travail, c'est aussi un lieu d'épanouissement dans nos sociétés modernes. Même si demeure une dualité théorique fondamentale entre dynamique organisationnelle économique et dynamique cognitive (3) **A. Hatchel - C. Tapia** Il n'en demeure pas moins que l'entreprise contemporaine n'est pas toujours, et loin s'en faut, un lieu d'aliénation mais dépasse le stade de la coopération pour devenir cognitive, c'est à dire intelligente. (4) **P. Bernoux**.

Les crises de la régulation économique

Si la théorie libérale fournit les grands principes du cadre de régulation, elle est toutefois insuffisante pour expliquer les crises économiques et en particulier les crises de cette régulation qu'elles sous-entendent. En effet, depuis que l'historiographie considère que finalement les économies ont des crises à l'image de leurs structures, le concept de crise économique est admis en tant que dysfonctionnement des marchés et de leur encadrement. Après la crise de 1929, les théories des crises se trouvent mises en cause et s'élabore vers 1945 une nouvelle théorie, nourrie d'orthodoxie keynésienne et qui est notamment caractérisée par la nécessité d'un engagement très fort de l'Etat dans l'économie.

(3) **A. Hatchel - C. Tapia - Introduction à la psychologie sociale - 1989**

(4) **P. Bernoux - La sociologie des organisations - 1985**

Après la seconde guerre mondiale, on croyait donc disposer des outils de régulation nécessaires pour que ces crises ne deviennent que des incidents de conjoncture forcément passagers. Malheureusement, la crise des années 73 vient encore remettre en cause la théorie, soit près de quarante ans après la crise de 1929, ce qui redonne alors du crédit aux phénomènes répétitifs et aux cycles de **Kondratieff**.

..... mais de nouvelles crises

Jusque dans les années 70, on croit s'être définitivement affranchi des crises grâce aux trente glorieuses. Malheureusement les 20 années qui suivent s'inscrivent dans une croissance ralentie perturbée par trois nouveaux chocs. Celui de 1973-1975 avec une croissance presque nulle, celui de 1980-1982 avec notamment la montée du chômage, celui de 1990-1991 avec un nouveau ralentissement. Plus près de nous, c'est le ralentissement de 1996 et de fin 1998.

La crise de la régulation est à nouveau posée dès 1974. Cette fois, c'est le renchérissement des matières premières et surtout du pétrole qui est accusé. En quatre mois le prix du baril de pétrole a quadruplé. Les coûts de production augmentent, le système monétaire de Bretton Wood est ébranlé et le flottement des monnaies devient général. Dès 1971, cette crise monétaire est amorcée avec la décision des États-Unis de suspendre la convertibilité en or du dollar. Comme en 1929, chaque pays essaye de se protéger mais les incertitudes sur la parité des monnaies atteignent le commerce mondial. Les bases du développement économique des trente glorieuses sont bousculées notamment la stabilité monétaire, le coût de l'énergie et le développement des échanges. Pourtant ce choc pétrolier est relativisé dès 1986 puisque le pétrole retrouve son niveau des années 70 mais le chômage ne cesse pour autant de se dégrader.

Plus près de nous, les secousses financières des années 90

C'est encore vrai fin 1998, en dépit du très bas niveau de l'énergie et d'une façon générale des matières premières, la croissance et le chômage sont à nouveau affectés. Comme en 1929, les secousses financières et monétaires font tache d'huile (surendettement des pays émergents, crise du Japon, puis de l'URSS et du Brésil). Dès lors, on se persuade qu'on ne peut attribuer ces événements uniquement à des accidents conjoncturels. Ce qui est en cause c'est le modèle de régulation. C'est ce qu'affirment les théoriciens du mouvement de la nouvelle régulation qui désignent les limites du modèle

fordiste reposant sur la production et la consommation de masse qui rend possible un partage équitable des gains de productivité entre pouvoir d'achat des salariés, revenus des consommateurs et profit, cela sous l'autorité de l'Etat, gardien de cet équilibre. Dès les années 60, les salaires progressent plus vite que la productivité et le bel équilibre est rompu. Cette rupture entraîne l'inflation et la baisse des profits. Mais si les keynésiens mettent en cause le modèle fordiste, les libéraux, quant à eux, mettent en question le modèle keynésien. Ils critiquent la prétention de l'Etat à intervenir sur l'économie pour limiter les aléas conjoncturels. En effet, la théorie des anticipations rationnelles met en évidence que les agents anticipent et annulent les effets de l'action de l'Etat. Sur le plan social, c'est l'intervention sur le marché du travail qui est considérée comme le facteur responsable de la montée du chômage, de même que les salaires minima imposés, l'indemnisation du chômage ou encore les procédures de licenciement. Par ailleurs, certains, inspirés par les théories de **Schumpeter**, estiment que les produits de la révolution industrielle ont complètement saturé les marchés mais que ceux de la révolution informatique ne sont pas encore en phase de production de masse. C'est donc autant une crise économique, qu'une crise de développement ou une crise de l'Etat qui est mise en discussion.

La déréglementation comme remède ?

L'Etat, dont les dépenses rongent les économies occidentales, affecte la compétitivité et fait fondre le pouvoir d'achat et les profits, choisit alors la voie de la déréglementation. C'est alors la logique des monétaristes qui l'emporte mais **H. Bourguignat** relève que le monétarisme sape les bases de l'économie mondiale d'endettement. Au début des années 80, la lutte contre l'inflation devient prioritaire, l'assainissement est violent puisque la croissance s'écroule et que le chômage grimpe. Le deuxième aspect du plan d'assainissement concerne le désengagement de l'Etat. Jimmy Carter décide la déréglementation, Reagan continue. En France, c'est la libération des prix à partir de 1978. La privatisation du secteur public est engagée aux États-Unis. Mais elle concerne aussi un peu plus tard même le modèle social démocrate. Le tiers monde est largement affecté par cette nouvelle mode libérale et, sous le poids d'un endettement constant, ne cesse de s'enfoncer. La question est de savoir si la crise est ou non devant nous et si le modèle de régulation est susceptible d'en atténuer les effets, voire de les éliminer. **John Kenneth Galbraith** est prêt de penser que les années 80 ressemblent aux années 20. Le krach boursier de 1987 vient lui donner raison, de même qu'à **Maurice Allais**. Dans les deux cas la spéculation boursière et la bulle financière font exploser le système de régulation. La

question est évidemment de savoir si nous sommes définitivement à l'abri de ces explosions à la veille des années 2000.

La finalité de la régulation

Dès qu'on s'interroge sur la régulation, on pose nécessairement la question de la finalité de cette régulation. La régulation n'est en effet qu'un moyen au service d'objectifs de société, au service de l'homme. Or la régulation ne peut se soumettre exclusivement à des objectifs économiques et financiers. L'homme n'est pas fait que de satisfactions matérielles, il a besoin d'équilibre entre ses besoins matériels et immatériels, entre ses besoins marchands et non marchands, entre les dimensions matérielles, morales et même spirituelles. L'urgence est sans doute de repreciser ces valeurs, valeurs individuelles et collectives, droits mais aussi devoirs. L'organisation politique devrait avoir pour objectif de servir ces valeurs en organisant la société en conséquence afin de rendre les hommes plus acteurs de leur destin. Les valeurs doivent dominer le politique, lequel doit assurer clairement les conditions de la liberté économique. La démocratie libérale suppose la nette dissociation du politique et de l'économie mais dans la complémentarité indispensable de ces deux pôles. Entre le laisser-faire du libéralisme à l'anglaise et l'étatisme, il y a sans doute une voie nouvelle à trouver pour que le politique soit réellement garant de l'intérêt général et des règles de concurrence et cela sans s'immiscer directement dans l'économie où, pour l'instant, l'initiative privée a démontré la plus grande efficacité. Mais pour cela, l'Etat doit aussi mieux assurer ses grandes fonctions régaliennes, assurer notamment le droit à l'enseignement laïc, à la santé, à la culture, assurer une couverture sociale sans pour autant déresponsabiliser les individus ou générer des gaspillages. L'Etat doit aussi tracer les grandes orientations qui conditionnent l'environnement nécessaire au progrès et à l'épanouissement des valeurs (cadre de vie, aménagement du territoire, grands équipements, recherche, coopération internationale, défense, sécurité, solidarité sociale, etc.). Le libéralisme économique peut n'être pas incompatible avec le progrès social, voire avec une certaine vision humaniste de la société s'il est accompagné d'un équilibre politique et d'un système démocratique libéral réel. **W. Iazykoff**, s'appuyant sur l'analyse sociétale de **Bourdieu, Boudon et Sellier**, souligne l'importance des structures d'orientation qui mettent en lumière la fragmentation du système social et la nature évolutive des régulations dans leurs contextes spatio-temporels.

4. Emergence d'une nouvelle régulation ?

Fin 1998 est là pour nous rappeler qu'en dépit de l'amélioration des connaissances en matière de théories économiques, nous ne sommes pas à l'abri de nouveaux cycles ou de nouvelles dépressions même si, peut-être, nous sommes mieux à même d'en contrôler les effets. L'analyse de la pertinence de la régulation est par ailleurs trop concentrée sur les pays développés, ce qui réduit la portée de la réflexion. **Braudel** estimait en effet que la crise des années 30 était la conséquence de la rivalité entre centres : un centre en déclin, Londres et un centre en expansion, New York. Les années 80 ont sans doute enregistré un glissement des centres, cette fois de New-York vers Tokyo et l'Europe. La délocalisation de certaines productions vers les pays de l'Est ou les PVDs pourrait peut être opérer un nouveau glissement dans les années 2000. En tout cas, la question de la régulation n'est pas fermée. Encore davantage que dans les années 20, les économies sont de plus en plus solidaires et les chocs économiques, sociaux ou financiers se font sentir à l'échelle de la planète, même si l'effet de diffusion peut être pour un temps différé en fonction de la fragilité de chacun des pays. L'Europe de ce point de vue s'est mise un peu à l'abri de certaines fluctuations, notamment monétaires, grâce à la création de l'Euro. Mais elle manifeste encore des difficultés à stabiliser son système de régulation. Il est clair que l'économie de marché n'est plus guère contestée depuis la chute du mur de Berlin. Cependant, beaucoup s'accordent sur le fait de l'insuffisance de la régulation tant à l'intérieur de l'Union économique qu'à l'extérieur. La régulation est encore dans une crise de légitimité dont elle mettra du temps à sortir. La problématique de la régulation ne peut désormais se concevoir à l'échelle des seuls Etats tellement sont désormais imbriquées les économies. De la même manière, on ne peut seulement prendre en compte la seule dimension économique ou la seule dimension sociale. S'ajoute depuis peu de temps une autre variable : la variable environnementale qui conduit à la définition d'une nouvelle dialectique entre le producteur, le consommateur et le citoyen.

Quelques principes émergents

Sur le plan économique, il est clair que les règles du jeu que constitue la régulation doivent s'appuyer sur une doctrine internationale commune notamment sur quelques principes simples relatifs aux grands équilibres et aux règles de concurrence. Laisser par exemple dériver sa monnaie pour opérer une dévaluation compétitive ne peut que résoudre des problèmes de très court terme, problèmes qui se reposent avec encore plus de force si ne sont pas réglés notamment les questions de masse monétaire, d'endettement et d'inflation. A l'inverse, une politique monétaire trop

stricte peut conduire à une surévaluation de la monnaie et à des surcoûts insupportables pour financer l'économie. De la même manière, l'abondance de capitaux peut aussi conduire à la fuite en avant comme ce fut le cas en Asie, d'abord dans les pays émergents puis au Japon. De ce point de vue la crise asiatique récente présente des points communs avec la crise de 1929 : surendettement, spéculation boursière, investissements hasardeux, fragilité bancaire, interventionnisme étatique excessif. Le développement économique ne peut être assuré sans règles et sans stabilité de l'environnement.

Les limites de la gestion à crédit

A la limite, on pourrait concevoir de s'affranchir de certaines contraintes monétaires et budgétaires par exemple en laissant dériver l'inflation. Pour éviter des chocs qui en résultent, encore faudrait-il en faire une règle internationale commune et dans des fourchettes préalablement définies. Le monde peut en effet pendant un temps vivre à crédit et faire supporter la charge de son endettement aux années futures. Cela ne peut évidemment durer qu'un temps ; en outre, il faut bien être conscient que d'une certaine manière on anticipe alors la redistribution d'une richesse à venir. Cela pourrait cependant être concevable si tous les pays se mettaient d'accord sur les limites à ne pas dépasser. Par contre, un pays isolément ne peut guère, sans conséquences graves, se laisser aller à la dérive de ses grands équilibres (budget, endettement, taux d'intérêt, inflation, etc.). Les effets de relance immédiats seront alors vite rattrapés par les effets pervers qui commenceront par une dévaluation de fait puis par un renchérissement des produits importés et enfin par une inflation excessive à la fois pénalisante sur le plan de la compétitivité et anti-redistributive sur le plan social.

Découverte en France des cercles vertueux

La France par exemple, qui a longtemps laissé filer ses équilibres, commence à engranger les bénéfices de sa rigueur de gestion. L'effort entamé dans les années 84-86 par un gouvernement de gauche a été poursuivi par les différents autres gouvernements de droite ou de gauche. Globalement les fondamentaux sont bons même si l'endettement et le poids fiscal demeurent encore les grandes faiblesses de la France. Quelques rares économistes plaident par exemple pour l'abandon de cette rigueur (et notamment les critères de Maastricht) en laissant notamment filer l'endettement et l'inflation pour en tirer un bénéfice de relance immédiat. Ils oublient cependant de dire qu'il s'agit là d'une gestion à crédit et qu'ils hypothèquent la richesse à venir dont on peut au surplus discuter de l'ampleur future. Il n'est, en effet, pas du tout certain que la relance

immédiate ait l'effet de levier souhaité, elle peut bien souvent, du fait de ses effets pervers, provoquer un ralentissement économique de sorte que le pays est alors contraint de payer ses engagements dans un environnement économique moins favorable qu'au moment où il a effectué ses dépenses. C'est ce qu'on appelle le report temporel de la gestion publique. On laisse ainsi le soin à d'autres d'assumer le rétablissement des équilibres. Mais ces économistes oublient aussi de prendre en compte l'effet anti-redistributif.

Les effets anti-redistributifs

L'inflation, notamment, constitue en quelque sorte une parafiscalité qui pèse sur tous les revenus. Le smicard par exemple, compte tenu de la structure de ses dépenses, subira davantage que les autres le prélèvement de cet impôt et son pouvoir d'achat se verra amputer de 5, de 10 ou de 15% - voire davantage - comme c'est le cas dans certains pays émergents. Pour prendre un exemple simple, il est clair que l'inflation avant les années 83-84 a, certes, permis à de nombreux ménages d'acquérir un logement mais ce logement a été en grande partie financé par l'Etat et l'inflation, donc y compris par ceux qui n'avaient pas les moyens d'acquérir ce logement. Si l'on ajoute à cela les plus values inflationnistes, on se rend compte que les non-candidats au logement étaient pénalisés deux fois. La dérive des grands équilibres, n'est rien d'autre en fait qu'une tentative d'affranchissement des principes communs de gestion, donc des règles, donc de la régulation. C'est une politique qui ne peut mener à long terme qu'à l'affaiblissement économique et à l'isolationnisme. On ne peut bien entendu écarter le scénario d'une politique de repli pour alléger la contrainte internationale, mais c'est un scénario d'appauvrissement dont il faut être conscient et dont il faut assumer la gestion politique. Ceci étant, certains experts - notamment dans la mouvance écologiste - prônent comme moyen d'accompagnement des modifications profondes des modes de production et de consommation. Reste à gérer l'acceptabilité de tels changements de niveau et de structure des modes de vie.

Des solidarités entre l'économique et le social

On voit bien que s'organisent de fait des solidarités entre l'économique et le social. Depuis que l'inflation est maîtrisée et surtout depuis qu'elle devient marginale (autour de 1% dans les années 98-99) la progression est réelle pour tous les revenus et en particulier ceux des ménages et des salariés. Encore une fois, l'environnement, dans une économie de plus en plus solidarisée par les interactions multiples, a besoin de stabilité et de règles. Cela concerne bien entendu les aspects monétaires et financiers (masse monétaire, taux d'intérêt endettement, inflation) mais aussi les

cours des matières premières et les coûts de production. Pour les matières premières, on a vu que le choc pétrolier de 1973 avait entraîné en cascade des dépressions qui finalement avaient nui à l'ensemble des pays dont les coûts de production s'étaient brutalement renchérissés. En 98-99, au contraire les cours du brut se sont écroulés, ce qui a permis aux pays gros consommateurs d'engranger des gains de productivité non négligeables mais la contrepartie de cette baisse excessive : c'est la baisse des revenus des pays producteurs, baisse qui s'est ajoutée à la baisse de la quasi-totalité des matières premières de base. De ce fait, ces pays ont vu baisser leurs revenus et ont donc réduit leurs importations en provenance des pays industriels, ce qui a globalement affaibli la croissance.

Les équilibres financiers sont insuffisants

Evidemment la croissance n'est pas mécanique, elle ne peut résulter seule du rétablissement des équilibres financiers fondamentaux, il faut en effet qu'elle soit alimentée par une demande. C'est là qu'interviennent les interactions économiques et sociales ; à cet égard, la bonne tenue de l'activité française en 98-99 doit beaucoup à cette demande intérieure et à la consommation des ménages. Face au ralentissement international constaté depuis la mi-1998, qui s'est traduit par un net tassement des exportations, le relais a donc été pris par la demande interne. Encore fallait-il que cette demande interne existe. Elle était possible grâce, en particulier, à la hausse des revenus réels du fait notamment de la maîtrise de l'inflation. Cette demande reste toutefois très fragile, elle est très dépendante de la situation de l'emploi. Toute dégradation de l'emploi vient affecter le moral des consommateurs qui préfèrent alors substituer l'épargne de précaution notamment à l'achat des biens d'équipement ; ce qui a immédiatement eu des effets négatifs sur le PIB. L'emploi demeure donc une variable explicative du comportement de la demande (consommation des ménages et investissements). Ces interactions économiques et sociales ne sont pas limitées spatialement, elles peuvent dépasser le cadre d'un seul pays ; ainsi en 1997, la croissance française a surtout été alimentée par le dynamisme de la demande allemande ; c'était l'inverse en 1998. Ces solidarités spatiales sont encore renforcées depuis la création de la zone Euro qui crée une zone de stabilité et de péréquation des aléas de la demande intérieure.

Interdépendances

La crise de 1929 a constitué en quelque sorte le premier révélateur des interdépendances spatiales tant sur le plan économique que social ; ces interdépendances n'ont cessé de se renforcer du fait de la mondialisation

des marchés, de l'internationalisation des processus de production, et des interactions monétaires et financières. Les grands courants traditionnels de pensée sont aujourd'hui insuffisants pour analyser les crises que nous vivons et pour participer à l'élaboration d'un système de régulation qui permette d'amortir les à-coups économiques. Le modèle keynésien qui privilégie la relance économique par la seule régulation de la demande peut convenir dans des périodes très déflationnistes, mais en négligeant les grands équilibres, il reporte sur le futur le coût de sa gestion. Ses effets ne sont, en outre, pas toujours à la hauteur des espérances comme les relances Chirac de 1975 ou encore Mauroy en 1981. Ce modèle a toujours ses partisans y compris en Europe. Par exemple, lorsque ceux-ci proposent de développer un vaste programme d'infrastructures - en particulier de transport - financé essentiellement par l'emprunt, et qui diffèrent donc les charges financières sur les années, voire les générations, à venir. Le modèle monétariste qui lui s'attache essentiellement à la gestion des fondamentaux financiers laisse supposer que le seul rétablissement des grands équilibres est suffisant pour le développement de la croissance, de l'emploi et des revenus. Ce courant libéral appuie sa thèse sur le fait que la relance de type keynésien entraîne trois effets pervers majeurs particulièrement liés : interventionnisme étatique, dérive budgétaire, hausse des prélèvements obligatoires. Pour éviter cela les monétaristes engagent sous l'impulsion de Carter le processus de déréglementation avec, en particulier en 1981, la réforme fiscale : "Economy recovery tax act", puis celle de 1986. La vague libérale atteint le monde entier ; elle est supportée en Europe par Margareth Thatcher ; cela se traduit par des privatisations, des contraintes de la masse monétaire, la hausse des taux d'intérêt, la réduction des dépenses publiques, la maîtrise de l'inflation.

Le triomphe du modèle monétariste

Ainsi, si le modèle keynésien triomphe après la crise de 1929, le modèle monétariste triomphe après la crise des années 70. Le désengagement de l'Etat est alors général même si cela obéit à des rythmes différents selon les pays et les couleurs politiques des dirigeants. Cette purge a eu toutefois des effets négatifs brutaux sur le tiers monde auquel on demande un apurement impossible de la dette dans les délais imposés. Ces conséquences sont aussi à prendre en compte dans les équilibres économiques et sociaux internationaux caractérisés par un dualisme accentué. De leur côté, les courants marxistes et sociaux démocrates marquent leurs préférences pour la hausse des revenus en tant qu'élément fondamental de la régulation du développement économique. Ce modèle a également ses limites comme les modèles keynésiens, dans la mesure où l'anticipation de la distribution des richesses porte en germe la

déstabilisation des grands équilibres qui, en retour, vient remettre en cause le pouvoir d'achat des consommateurs (inflation notamment). De ce point de vue, les modèles sociaux démocrates qui reposaient sur le consensus social sont aussi en crise. Dès lors se trouve toujours posé le contenu de la régulation, son champ d'intervention et ses outils. La question de la légitimité et de l'autorité de l'Etat (ou des institutions européennes pour ce qui nous concerne) est également posée (pas seulement du point de vue économique et sociale mais aussi dans sa dimension sociétale).

Des contraintes incontournables

En réalité, même s'il convient de manifester une certaine modestie à l'égard de notre capacité à réguler les crises, des tendances lourdes peuvent cependant être dégagées à condition de s'affranchir des limites de chaque théorie ou plus exactement de tirer parti de chacune de leurs forces et de leurs faiblesses. Il est clair qu'on ne peut ignorer durablement la contrainte des grands équilibres sauf à le payer ultérieurement plus durement et, finalement, aller à l'encontre même des effets de relance escomptés et du progrès social. Pour ne citer qu'un exemple, il suffit de prendre les retraites dont les déséquilibres prévisibles seront assumés par les générations à venir. Le progrès social d'aujourd'hui sera ainsi payé par la régression de demain (augmentation des cotisations, augmentation des durées de cotisation, baisse des pensions). On ne peut toutefois s'interdire tout effet de relance dans des périodes déprimées mais elles doivent être strictement limitées à ce que peut absorber une dérive très encadrée des fondamentaux financiers. La distribution des richesses, quant à elle, doit être équitable entre ce qui revient respectivement à l'entreprise (rémunération du capital et financement de la modernisation), au client (compétitivité) et enfin aux salariés (pouvoir d'achat, emploi). On ne peut durablement sacrifier l'un de ces acteurs par rapport aux autres. De ce point de vue, l'équilibre de l'emploi porte en lui des facteurs de déstabilisation dans notre pays. Le dualisme travail-non-travail est source d'inefficacité économique et d'injustice sociale. De toute évidence se pose en France la question de la répartition de la richesse, le poids de la fiscalité, et d'autres questions structurelles toujours reportées ou en tout cas insuffisamment traitées. Ces questions structurelles pèsent sur l'environnement concurrentiel des entreprises et sur le pouvoir d'achat des consommateurs. L'Etat régulateur est en crise de reconnaissance et d'efficacité ; ses marges de manœuvre sont finalement assez inexistantes car les réformes qu'il doit engager ne doivent pas susciter la remise en cause de certaines situations ; de ce fait, les réformes de la fiscalité (modalités et surtout niveau), du budget ou encore de l'endettement sont à peine entamées. Le désengagement de l'Etat de l'économie est plus implicite qu'explicite. Faute de consensus social, la

France est suiviste dans ce domaine ; elle n'anticipe donc pas suffisamment et ne se met pas en capacité de faciliter des stratégies d'alliance à l'échelle spatiale des marchés (sauf depuis l'été 1999). Cette crise d'identité se révèle à travers l'absence d'orientations stratégiques à long terme, y compris dans les transports.

Une urgence de réflexion stratégique

Les réflexions prospectives sont mises en sommeil depuis les années 80 et les éventuels schémas sectoriels s'empilent sans grande cohérence. Dans les transports par exemple, les schémas directeurs cohabitent sans qu'on en perçoive les priorités, ni évidemment les délais de réalisation ; quant aux très récents schémas des services, ils n'ont pas de vrai contenu opérationnel alors que se négocient les contrats de plan avec les régions. Tout au plus affiche-t-on un souci d'optimisation des équipements. Si implicitement on admet le désengagement de l'état de l'économie, le maintien des grands équilibres et la libéralisation comme une obligation, par contre, les nouveaux outils de la régulation apparaissent plus flous tant sur le plan économique que social. Pour le social, faute de stratégie de changement, c'est la culture de la tradition qui l'emporte **(5) P. D'Iribarne** Pourtant la libéralisation impliquerait que les règles du jeu soient établies avec davantage de clarté en tenant compte évidemment de l'environnement international et notamment européen. La coexistence de deux systèmes de régulation (un système européen et un système national) ne permet de viser un optimum économique en dépit des progrès de l'harmonisation. Il reste encore trop de domaines de la compétence des États pour permettre d'assainir le cadre concurrentiel (fiscalité, contrôles, justice, droit du travail, conventions ou accords sociaux, etc.) ; cela entraîne souvent pour la France une structure et un niveau des coûts défavorables à la compétitivité de nos produits.

La nécessité d'un cadre à la libéralisation

La libéralisation ne peut cependant trouver sa pleine efficacité que dans le cadre d'une régulation dans les champs qui mettent réellement en cause l'intérêt général et qui relèvent de la compétence de la puissance publique. Sans cela on risque d'accentuer encore les forces de l'idéologie néolibérale et les inégalités. **P. Bourdieu** observe qu'on fait reposer la régulation sur la seule capacité des plus aptes à jouer avec les règles alors que ces règles sont suffisamment confuses pour en permettre l'affranchissement.

(5) P. D'Iribarne- La logique de l'honneur - 1989.

La composition sociologique de la profession milite pour la clarification d'un cadre référentiel de référence qui fasse régulation. En effet, la diversité, source de richesses, est aussi source d'inégalités tellement sont différents les types de management dans le TRM. De ce point de vue, on peut retenir la typologie de **Bellier (6)** qui s'applique assez bien au TRM pour définir les modes de management :

- le modèle patron paternaliste (structure ancienne du TRM)
- le modèle expert (nouveaux groupes)
- le modèle salarié acteur (TPE)
- le modèle contractuel (contrat de progrès)

En clair, comment peut-on réguler nationalement alors que le consommateur et l'industriel ont le choix en matière de produits ou de fournitures de prestations de service au plan européen ? Les règles doivent de plus en plus devenir européennes dans le souci d'harmoniser non seulement sur le plan économique mais aussi dans le domaine social. On comprend que les Etats aient un peu de scrupules à mettre en question les voies et les modalités de cette harmonisation pour ne pas entraîner de réactions corporatistes des catégories sociales qui craignent pour leurs statuts. Mais le manque de lisibilité est plus grave que la mise en discussion, car il reporte dans le temps l'examen des questions structurelles incontournables qui à terme auront des conséquences très néfastes, y compris pour ce qu'on considère comme des "situations acquises". En attendant ce débat, c'est le seul marché qui risque d'être le régulateur comme le souligne **Perret (7)** qui s'inquiète de voir ce marché gouverner seul les modes de vie.

(6) S. Bellier - Typologies du management - 1998

(7) B. Perret - Les nouvelles frontières de l'argent - 1999

4. La régulation dans le transport

La crise de 1929 et la situation des compagnies de chemins de fer ont favorisé la diffusion des thèses de l'interventionniste étatique dans le transport. La plupart des orientations partent des réflexions de 1934 ; la politique de coordination vise alors essentiellement à freiner le développement de la route au profit du fer. Pour cela, un système d'encadrement contingentaire a été institué. Les principes ont été confirmés, en 1949, officiellement pour assurer le développement des différents modes dans l'intérêt collectif. A l'encadrement contingentaire s'ajoute un encadrement tarifaire, des normes techniques, une fiscalité spécifique et des dispositions sociales. L'interventionnisme de l'Etat ne se limite pas aux transports terrestres ou au fret, il concerne aussi les autres modes ainsi que le transport de personnes. Jusqu'à une date récente la plupart des marchés étaient réglementés sinon étatisés. Pour le transport aérien par exemple jusque dans les années 90, l'Etat limitait toute possibilité de venue sur le marché de nouveaux opérateurs. Les marchés intercontinentaux, européens ou nationaux restaient entièrement sous contraintes étatiques. Du fait de l'accélération des échanges - **P.Bauchet (8)** - à partir de 1993, la libéralisation s'est mise en marche pour l'espace européen mais également pour les dessertes locales aériennes désormais soumises aux appels d'offre européens. Dès lors, les réseaux européens se mettent en place avant la régulation - **J.Varlet (9)**. Ne restent plus que les dessertes internationales - hors champ de la communauté - soumises aux accords bilatéraux mais qui sont cependant parfois mises en concurrence dans le cadre du contingent français. Parallèlement, le groupe Air-France est en voie de privatisation progressive. Toutefois, les dysfonctionnements sociaux liés aux attermoissements des Pouvoirs publics n'ont pas encore permis à ce groupe de s'inscrire dans des alliances significatives au plan mondial. Ce qui évidemment risque de nuire à terme aux intérêts économiques de l'entreprise et de l'emploi.

La libéralisation en marche dans les transports

En matière de transport de personnes par voie terrestre, la route est encore très encadrée, sauf pour le transport occasionnel. Le transport interrégional est encore très faible, il est entravé par la protection de fait du fer. Le transport régional est assez insignifiant.

(8) P. Bauchet - La politique communautaire des transports - 1993

(9) J.Varlet - L'interconnexion des réseaux de transport en Europe - 1991

Le transport départemental a été libéralisé avec la Loi Sapin mais ses modes de financement font largement intervenir les Pouvoirs publics locaux de sorte que la libéralisation est assez contrôlée même si les appels d'offre généralisés ont pu entraîner des redistributions entre groupes ou entreprises de transport. Le marché local tend lui aussi à se libéraliser mais les contraintes techniques réservent de fait ce marché aux 4 ou 5 grands groupes français. Par ailleurs le mode de financement, qui fait largement appel aux contribuables, laisse une part essentielle au pouvoir politique (autorités organisatrices) dans le choix du transporteur, les conditions d'exploitation, la tarification etc. L'exploitation est encore parfois concédée à des régies (pas seulement en région parisienne où la RATP intervient conjointement avec la SNCF et les réseaux privés). L'Etat joue encore un rôle non négligeable dans l'aide au financement des investissements lourds de TCSP. Seul le maritime paraît échapper à l'interventionnisme de l'Etat compte tenu de la dimension mondiale du marché. Toutefois, les ports dépendent de la tutelle de l'Etat et sont d'ailleurs dirigés par des fonctionnaires, y compris lorsqu'ils sont dits "autonomes". L'Etat gère les normes techniques de sécurité des navires et assume une responsabilité importante en matière sociale, notamment à travers les régimes de retraite très largement subventionnés comme d'ailleurs celui de la SNCF.

Les pavillons bis

C'est précisément cet interventionnisme des États qui a favorisé la création de pavillons de complaisance, puis de pavillons bis. Le maritime vit de ce point de vue les contradictions d'un cadre concurrentiel particulièrement inégalitaire et révèle la crise de légitimité de la régulation. Afin de retrouver une compétitivité perdue, les armateurs des pays développés se sont affranchis des contraintes sociales, fiscales ou encore techniques de leur pays d'immatriculation d'origine. Le transfert d'un cadre de régulation très normé à un cadre de régulation proche du zéro norme a été brutal et explique en partie les différentes crises de ce secteur. Sans parler évidemment des aides à la construction navale qui viennent encore un peu plus peser sur les conditions de concurrence. Plus qu'ailleurs sans doute, le secteur maritime a besoin de ce nouvel ordre mondial *. A supposer qu'une volonté politique existe pour le mettre en place, encore faudrait-il lui donner un contenu qui prenne en compte l'extraordinaire écart de niveaux fiscaux, sociaux voire techniques des pays d'immatriculation- (10)

P. Descoutures

* souhaité par Georges Busch

(10) P. Descoutures - La France dans l'Europe des transports - 1992

Les transports en économie mixte

Pour schématiser, on pourrait considérer que le transport est passé d'une situation d'économie entièrement étatisée à une situation d'économie mixte. Mais cette mixité entretient des confusions de rôles qui nuisent à l'efficacité économique et sociale de la régulation de sorte qu'on ne sait pas toujours où se trouve la frontière entre la concurrence et la réglementation (11) **E. Lacey**. Aujourd'hui la crise de régulation se structure autour de quelques questions fondamentales : que doit faire l'Etat ? Quelle est la conséquence, d'une part, de la décentralisation, d'autre part, de la création de l'Union économique ? Faut-il des règles ? Si oui, dans quels domaines ? Sur quels champs ? Qui doit réguler : les Pouvoirs publics, des autorités indépendantes ? Faut-il intervenir dans les investissements ? Si oui, dans quelles conditions ? Faut-il se désengager ou maintenir un certain statu-quo en matière d'exploitation ? Le social appartient-il au domaine de compétence des Pouvoirs publics ? Quel contenu donner au service public ? Comment concilier dans la régulation des préoccupations d'intérêt général de moyen-long terme avec des objectifs immédiats d'efficacité économique et sociale ? Ces questions sont évidemment très générales et pourraient être démultipliées. Précisément cette recherche ambitieuse de ne pas tomber dans le travers habituel des travaux sur la régulation qui, sous prétexte de complexité (qu'on ne saurait nier), utilise l'alibi de la technicité pour traiter la problématique de manière éclatée et souvent contradictoire pour ne pas dire parfois corporatiste. A l'inverse, on ne peut non plus se résoudre à la simplification. C'est pourquoi on essaiera de se cantonner aux questions réellement structurantes pour la régulation à venir en tenant compte de la pertinence des nouveaux espaces d'échanges.

Libéralisation ou régulation ?

La libéralisation, davantage subie que maîtrisée, ne saurait raisonnablement être remise en question mais cela ne supprime pas pour autant toute nécessité d'une clarification du cadre de régulation. Nous sommes donc maintenant engagés dans une phase de libéralisation caractérisée depuis le milieu des années 80 par la déréglementation ; pour autant cela ne signifie pas que cette déréglementation doive conduire à une dérégulation totale laissant au seul marché le soin de résoudre la totalité des règles de concurrence.

(11) E. Lacey - Transports routiers, réglementation ou concurrence - 1990.

(12) Savy-Veltz - Les nouveaux espaces de l'entreprise - 1993

Par simplification, souvent par idéologie, certains souhaiteraient la disparition même du cadre de régulation. Au-delà de l'idéologie, on reconnaît là l'aspect manichéen de notre culture latine qui, après avoir inspiré un dispositif réglementaire d'une complexité telle qu'il était devenu inapplicable, essaye maintenant de nier toute légitimité dans l'intervention de l'Etat. Il est pourtant clair que les acteurs économiques doivent retrouver progressivement une totale liberté pour l'établissement de leurs contrats commerciaux mais comme l'affirme **J. Chapon*** "à condition qu'on assure la loyauté de la concurrence, il faut des règles d'ordre public et pour qu'elles soient effectivement appliquées, il faut des contrôles".

Les responsabilités publiques

L'Etat garde donc d'importantes responsabilités notamment dans le domaine des équipements, de la fiscalité, de la sécurité, des conditions sociales liées à la sécurité, des normes techniques (dimensions, poids des véhicules, normes de communication) et de l'environnement. En fait, les acteurs économiques retrouvent leurs responsabilités et l'Etat se recentre sur son vrai métier, celui qui consiste à préserver l'intérêt général et à faire respecter les règles qui le garantissent. Avec l'Europe, la clarification des responsabilités et l'harmonisation des règles et des pratiques s'imposent encore d'autant plus. Chacun, y compris l'Etat, se recentre donc sur son vrai métier. Dans cette redistribution des rôles, la transition est capitale si l'on ne veut pas déstabiliser tout le monde ; l'Etat doit observer attentivement les conséquences de cette redistribution, accompagner et soutenir les adaptations. Sans remettre en cause les principes européens, l'Etat doit soutenir les intérêts français, et se comporter en partenaire des acteurs économiques. Le "plus d'Europe " n'est pas subi mais alors maîtrisé de manière dynamique dans l'intérêt des acteurs.

Social : une priorité pour l'Europe

Jusqu'à maintenant, le champ d'application des règlements communautaires était étendu mais leur objet est limité. Il est clair que le social ne constituait pas un champ prioritaire de construction européenne "en dépit de l'évolution des métiers et de la transformation des professions". (13)

***J Chapon - Les Cahiers de l'Observatoire n° 99 - 1993
(13) Hamelin-Ribeil-Vauclaire - Professions en devenir - 1992.**

D'une certaine manière on peut même dire que le champ social est relativement nouveau en tant que terrain de régulation et de gestion et que "les pratiques contemporaines de gestion des hommes sont encore dans une phase inventive" **(14) Sainsaulieu**. En effet, les règlements européens ne couvraient qu'une partie réduite de la réglementation sociale applicable dans les pays membres. Or, même si on néglige la dimension strictement sociale, du seul point de vue économique les distorsions sociales sont considérables dans le TRM, du fait surtout des distorsions concurrentielles et notamment du non-respect des réglementations (y compris en France)*. Ils réglementaient uniquement les temps de repos et de conduite des conducteurs. Or, on sait que les seules notions de temps de conduite et de repos sont insuffisantes pour bien apprécier "les conditions temporelles de travail des conducteurs", - **(15) P. Hamelin** - la plus grande partie des dispositions relatives aux conditions de travail et de protection sociale des conducteurs routiers relevant encore des compétences nationales. Chaque Etat continue en particulier d'appliquer des textes légaux, réglementaires et conventionnels nationaux régissant les rapports des conducteurs salariés et de leurs employeurs, dans la mesure où ces textes n'introduisent pas de dispositions moins favorables que les règlements européens. Les temps de travail, les repos compensateurs, les congés, les heures supplémentaires, les rémunérations, les frais de déplacements, les régimes de protection sociale, etc., sont réglementés dans le cadre des États membres et échappent aux règlements communautaires. Une directive** doit prochainement apporter un changement assez fondamental puisqu'il s'agit cette fois de dépasser les seules notions de temps de conduite et de repos et de prendre en compte un concept de temps de travail hors temps d'attente. Ce sera de toute évidence une grande avancée, même si les seuils retenus ne sont pas trop contraignants. En effet, la durée maximale de travail hebdomadaire est fixée à 48 heures en moyenne sur 4 mois, avec un maximum de 60 heures sur une semaine isolée.

Les repos journaliers doivent être de 11 heures consécutives ramenés à 10 heures à condition d'être compensés par un repos journalier de 12 heures dans le mois calendrier suivant ou dans les 4 semaines qui suivent.

(14) R. Sainsaulieu - Les mondes sociaux des entreprises – Paris, 1995

(15) P. Hamelin – INREST - 1997

*** La Lettre du Transport Routier, d'avril 1993, chiffrait cet écart à 40%.**

**** Projet paru au JOCE du 17 février 1999**

Après 6 périodes journalières de travail consécutives, le repos journalier est prolongé de 24 heures. Le temps de travail de nuit (entre 0 et 5 heures) ne peut excéder 8 heures (10 heures si la moyenne est de 10 heures sur 2 mois).

Une nouvelle directive mais pour quand ?

Cette directive devrait s'appliquer à tous les travailleurs "mobiles" salariés et indépendants mais aussi conducteurs du compte propre ; cela va en tout cas dans le sens de l'harmonisation. Toutefois cette directive comporte un certain nombre de faiblesses en particulier pour les seuils fixés pour le temps de travail à disposition, pour les temps d'attente et surtout en ce qui concerne les dérogations nationales possibles. Il faudra encore transposer cette directive - ce qui demandera du temps - et surtout veiller aux conditions de son application (qui devrait intervenir dans les deux ans) vis-à-vis des dérogations nationales. Il faut surtout noter le changement assez fondamental par rapport au règlement 3820-85 puisqu'on passe d'une notion de temps de conduite et de repos à une notion de temps de travail à disposition qui, pour les salariés, prend en compte la conduite, les opérations de chargement-déchargement, le nettoyage du véhicule, l'inspection et les travaux de sécurité, l'entretien technique du véhicule ainsi que les opérations administratives (ces dernières n'étant pas prises en compte pour les indépendants).

Nouvelle technologie du contrôle

Pour s'assurer de l'application effective des dispositions communautaires, le règlement 3821-85 harmonise les techniques de contrôle. Par ailleurs, le règlement 2198 relatif à l'appareil de contrôle définit désormais un nouveau dispositif entièrement électronique. Un comité d'experts définit actuellement les normes finales de l'appareil, normes qui seront publiées dans l'annexe au règlement modifié qui devra alors couvrir le délai de 24 mois au terme duquel l'installation du nouvel appareil sera obligatoire pour le TRM à partir de 3,5T et pour le TRV de plus de 9 places. La carte personnelle du conducteur permet d'enregistrer les activités du conducteur pendant 28 jours, la mémoire du véhicule enregistrera l'identité des conducteurs pendant un an ; un dispositif d'affichage et d'impression permet au chauffeur d'obtenir les informations essentielles de la carte conducteur ou de la carte véhicule. Les contrôleurs munis de cartes spéciales pourront accéder aux données. Mais en matière de contrôle, les États membres restent encore largement souverains quant aux autres moyens qu'ils souhaitent mettre en œuvre et aux sanctions qu'ils souhaitent infliger pour assurer le respect effectif des textes en vigueur (disposition

qui n'est pas propre au transport mais qui découle du traité de Rome). En dépit des efforts d'harmonisation des politiques de contrôle, chaque Etat membre peut affecter les effectifs de son choix aux tâches de ce contrôle et organiser, selon sa propre logique, les services d'inspection qu'il désigne ; il peut, de plus, fixer souverainement le niveau des sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions communautaires. Malgré un début d'harmonisation, les réglementations sociales nationales continuent donc d'avoir une influence importante sur la compétitivité des entreprises de transport en Europe. En effet, la superposition des domaines de souveraineté nationale, en matière de réglementation du travail, de protection sociale et de contrôle, ne manque pas d'avoir une incidence sur la productivité et le coût de la main-d'œuvre. De par l'importance du poste "frais de personnel" dans le prix de revient des transports (autour de 30% d'après les Cahiers de l'Observatoire*), on peut mesurer l'incidence théorique que la diversité des réglementations sociales peut avoir sur la compétitivité des entreprises de transport européennes. Mais la comparaison des frais de personnel peut être influencée en Europe par des paramètres très divers comme les heures travaillées effectivement payées, les heures supplémentaires, les repos compensateurs, etc. Pourtant, par delà les difficultés méthodologiques, il semble possible de tirer des conclusions à un double niveau : celui du coût moyen de la main-d'œuvre, celui des facteurs légaux, réglementaires et conventionnels de renchérissement du coût de la main-d'œuvre.

Des différences de coûts sociaux

Les différentes enquêtes menées jusque-là permettent de distinguer deux groupes de pays. Les pays dont les coûts mensuels de la main-d'œuvre sont élevés : l'Allemagne, les Pays-Bas, la France et la Belgique ; que le coût mensuel soit élevé du fait du niveau des rémunérations distribuées, comme en Allemagne ou du fait de l'importance des prélèvements obligatoires assis sur les salaires, comme en France. Les pays dont les coûts mensuels de la main-d'œuvre sont plus faibles comme l'Italie, la Grande-Bretagne et l'Espagne. L'écart entre les deux extrêmes de la fourchette étant de l'ordre de 30%. Les facteurs légaux, réglementaires et conventionnels de renchérissement du coût de la main-d'œuvre sont nombreux. On relève que les pays européens ne donnent pas la même définition à la notion du temps de travail et cela en dépit des avancées récentes dans la directive qui prend en compte le temps de service.

*** Les Cahiers de l'Observatoire du CNR - Nouveau référentiel de coûts - Mars 2000**

C'est d'ailleurs essentiellement cette différence d'appréciation qui a conduit à l'échec la négociation paritaire sur le temps de service. De plus, les modes de rémunération qu'ils ont adoptés ne sont pas identiques. On sait aussi que la France, l'Allemagne et accessoirement les Pays-Bas, accordent des heures de repos compensateurs en cas de franchissement de certains seuils d'heures supplémentaires. Il apparaît cependant que les réglementations de 3 pays européens, celles de l'Allemagne, des Pays-Bas et de la France contiennent des dispositions qui peuvent renchérir fortement le niveau moyen des rémunérations accordées à leurs personnels de conduite nationaux. Les Pays-Bas prévoient malgré tout, des dispositions dérogatoires (et même des exonérations) pour leurs personnels de conduite travaillant plus d'une semaine en transport international. Une approche plus pragmatique doit partir d'objectifs prioritaires concrets en termes d'heures de service autorisées par an afin de réduire l'un des facteurs les plus criants de distorsion.

C'est ce que prévoit la directive européenne mais l'objectif est cependant bien peu ambitieux. Restera aussi à vérifier la mise en œuvre.

Des outils et méthodes communs

Ces solutions, partiellement techniques, reposent sur la mise en œuvre de chronotachygraphes entièrement électroniques prévus par le règlement 2135-98 qui devrait être applicable d'ici un an ou deux. Au surplus, ces techniques permettront de contribuer positivement à la gestion des entreprises. Tout cela n'a, bien évidemment, de sens que si nous savons organiser au niveau communautaire une véritable harmonisation des contrôles et garantir leur efficacité et leur caractère non discriminatoire.

On constate en effet en Europe une grande disparité au niveau :

- . des administrations compétentes pour sanctionner la violation des règles applicables en matière de réglementation sociale,
- . des sanctions qui peuvent être infligées en cas d'infraction,
- . du suivi de l'application des réglementations.

De toute évidence, il existe une demande sociale potentielle de régulation européenne. Pour les règles applicables en matière de transport routier qui, comme les temps de repos et les temps de conduite relèvent de la sécurité routière, les autorités nationales de police sont toujours compétentes pour procéder aux contrôles correspondants. A ce type de contrôle s'ajoutent les vérifications en matière de respect de l'ensemble de la réglementation du travail, pour lesquelles on constate une grande disparité au niveau européen entre les pays qui attribuent cette fonction à des organes spécialisés en matière de transport et ceux qui la confient aux organes

d'Inspection du travail de droit commun. Enfin la réglementation économique, sociale ou de sécurité peut être contrôlée par d'autres administrations.

Jouer la supranationalité

Si les modes de contrôle employés en Europe sont identiques, c'est à dire selon le cas, "contrôle sur routes" et "contrôle en entreprises", les organisations et les attributions des autorités compétentes sont très différentes. S'il est difficile de conclure sur des niveaux comparés de sévérités du contrôle dans les différents pays, compte tenu de la grande diversité des données, on peut cependant constater que les pays qui ne disposent pas d'autorités spécialisées de contrôle ne parviennent pas à une pratique satisfaisante.

C'est le cas de la Belgique, où l'on ne dispose pas de statistiques, et aussi de l'Italie, où l'infraction la plus couramment constatée est l'absence ou la mauvaise utilisation du chronotachygraphe.

Or, une grande partie des objectifs de régulation et d'harmonisation ne seront atteints que si ces disparités sont réduites, comme d'ailleurs celles des niveaux de sanction. C'est pourquoi il semble qu'il faille, sur ce terrain aussi, jouer la carte de la supranationalité et s'appuyer sur une "haute autorité" européenne en matière de contrôle. Cette haute autorité aurait d'abord pour fonction d'évaluer l'efficacité des systèmes puis de faire des propositions pour harmoniser les politiques. Cette proposition reste bien entendu à approfondir mais l'objectif reste bien de parvenir à un contrôle harmonisé et efficace, surtout depuis la libéralisation du cabotage.

La fiscalité

L'harmonisation fiscale constitue à l'évidence l'un des objectifs prioritaires qui doit s'inscrire dans une vision intégrée du transport. Pourtant cette vision existe au moins au stade des études ou rapports officiels **(16) (17) G. Bessay**. Il s'agit d'assurer un minimum d'égalité de traitement des différents transporteurs face à la fiscalité en Europe. On ne peut dissocier la fiscalité spécifique de la fiscalité générale. C'est le poids de ces deux éléments qui structure les coûts.

(16) G. Bessay - OEST - Perspectives 2005-1988

(17) G. Bessay – CNT - TRM : crise ou renouveau - 1990

De ce point de vue, si la France se situe globalement dans la moyenne de la pression fiscale spécifique, elle est notoirement handicapée par la fiscalité générale. L'absence d'harmonisation significative dans ce domaine, qui suppose sans doute des transferts de compétences, ne pourra que favoriser des mouvements de délocalisation qui sont désormais possibles avec la libéralisation du cabotage. "Un sérieux toilettage de la fiscalité s'impose donc" **(17) Pisani**. Certes, des avancées en matière de fiscalité générale sont en cours mais vraisemblablement pas assez rapides pour empêcher les mouvements de relocalisation. Le TRM pourrait donc connaître, comme le maritime, le phénomène des pavillons de complaisance **(18) Bauchet**.

Le mauvais exemple du maritime

Les pavillons dits de complaisance sont en effet bien connus dans le maritime. Ils permettent d'immatriculer un navire dans un pays tiers pour échapper à toutes les dispositions contraignantes en matières techniques, fiscales et surtout sociales. C'est ce phénomène qui a pratiquement condamné la plupart des armements européens et notamment français. Le phénomène est plus récent dans le transport routier, il est lié, d'une part, à l'intégration du marché européen, d'autre part, à la venue de transporteurs routiers des pays de l'Est. L'implantation, par exemple, d'une entreprise française dans un autre pays de l'Union est parfaitement légale ; ce qui permet non seulement de faire du trafic intra-communautaire mais également du trafic intérieur grâce à la libéralisation du cabotage. D'une certaine manière ces implantations s'inscrivent dans la logique d'un réseau européen des transports **(19) Pisani**. On ne peut reprocher à des entreprises de constituer des réseaux au moment où la demande étend son champ spatial **(20) Commission européenne**. Ce qui est moins normal, c'est de recruter des salariés français dans des filiales implantées en Grande-Bretagne ou en Espagne pour les faire travailler presque exclusivement sur le marché français. Dans ce cas, il y a de toute évidence de fortes distorsions sociales et fiscales qui faussent la concurrence. C'est là une nouvelle preuve que les dispositifs nationaux de régulation vont éclater et que la pratique va nécessairement réaliser l'harmonisation que les textes européens ont été incapables de prévoir.

(17) Pisani - Groupe transport 2000 - "Vers un réseau européen" - 1991

(18) P. Bauchet - Transport international dans l'économie mondiale - 1992

(19) Rapport Pisani - Vers une stratégie européenne des transports - 1991

(20) Commission européenne - Le développement futur de la politique des transports - 1992

La dernière dérive - la plus grave - découle de la venue d'entreprises allemandes employant du personnel bulgare, roumain ou hongrois payé aux conditions de ces pays et intervenant non seulement sur le marché européen mais aussi sur les marchés intérieurs, y compris français. Cela risque de provoquer un grave conflit entre l'Allemagne et la France (et les autres pays de l'Union économique). Ces salariés, rémunérés à hauteur de 1 500 à 3 000 francs par mois, ne respectent évidemment pas les dispositions fiscales ou réglementaires en vigueur dans les différents pays de la communauté. On sait que les pavillons de complaisance ont finalement eu raison des armements maritimes européens, il ne faudrait pas que la logique des échanges fasse éclater tout dispositif de régulation à l'intérieur d'une Europe encore fragile et qui a besoin de "règles pour fonctionner" **(21) Wakerman**. Bien entendu, on ne peut ignorer le décollage économique de l'Europe orientale et centrale et il convient de définir " les perspectives de l'ouverture de ces pays" **(22) Reynaud**. Les transporteurs français, en tout cas, ne pourront pas tolérer longtemps une situation qui fausse le marché, bafoue l'Etat de droit et qui finalement anéantira tous les progrès sociaux de ces dernières années. Deux hypothèses se présentent donc, ou bien ces efforts en matière de fiscalité générale sont accélérés pour supprimer les motifs de transfert de pavillon, ou bien des dispositions particulières sont prises pour les transports compte tenu de la mobilité des activités ; pour être plus précis, l'Europe doit décider alors d'un régime commun de fiscalité générale pour les transports.

Resterait alors la fiscalité spécifique qui se compose de plusieurs éléments : les droits sur les accises, les péages et les taxes sur les véhicules, pour ne parler que des plus importantes.

La problématique fiscale

Les orientations de la commission visent à unifier les accises sur le gazole, ce qui a moins d'implications fiscales pour la France que d'autres propositions compte tenu du niveau élevé des taxes françaises sur le carburant, mais ces orientations posent en retour des problèmes difficiles pour d'autres pays dont les niveaux de taxation sont faibles. L'harmonisation aura pour conséquence de diminuer le différentiel de compétitivité entre pavillons.

(21) Wakerman - Le TRM dans l'Europe de demain - 1996

(22) C. Reynaud - Ouverture des pays de l'Europe centrale et orientale - 1993

Par ailleurs, la France vient d'adopter, avec l'accord de l'Europe, un dispositif particulier de modulation des taxes pour le TRM afin d'éviter d'avoir à leur faire subir les conséquences d'un rééquilibrage essence au détriment du gazole. C'est ce qu'on appelle par simplification le "gazole routier utilitaire".

Par contre, un problème plus difficile se pose pour les taxes annuelles et les péages. Leur niveau actuel est extrêmement variable. Il est plus que probable que les États à taxation globale élevée chercheront à obtenir que le niveau de la taxe communautaire soit comparable au niveau atteint dans leurs pays, en raison de l'absence de péages. Dans une logique de taxation globale, il serait nécessaire d'intégrer les péages sinon la France n'aurait guère intérêt, aujourd'hui, à accepter de s'aligner vers le haut. C'est le parti qui a été pris par la France puisque la récente réforme des taxes sur les véhicules s'apparente davantage à une opération blanche qu'à une révision à la hausse. Les péages en effet représentent 4% des coûts, ce qui est loin d'être négligeable quand on sait qu'ils n'existent pas dans d'autres pays ; des vignettes ont donc été mises en places pour rééquilibrer cette situation. Cependant, pour la France, on n'est pas à l'abri de relèvement de la tarification des infrastructures, d'une part, pour tenir compte des orientations européennes en matière d'imputation des charges (principe du coût marginal social incluant les coûts externes du fait notamment des atteintes à l'environnement) mais aussi du fait des politiques de financement des autoroutes dont on connaît le niveau d'endettement particulièrement élevé. Comme on peut le voir à travers cet exemple, les problèmes liés à l'équilibre des financements l'emportent sur le problème plus général de la place de la fiscalité dans la régulation du marché (23).

Ne pas dissocier péages et taxes spécifiques

On ne peut dissocier la réflexion sur les taxes spécifiques de celle sur les péages. Les deux aspects sont liés puisque, selon les cas, la fiscalité sur les infrastructures diffère.

(23) Le livre blanc de la Commission européenne "des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures" (juillet 1998) posent en effet encore un certain nombre de problèmes qu'a soulevé le Conseil National des Transports dans son avis du 4 octobre 1999.

La fiscalité routière concernant les infrastructures doit également tenir compte des conditions de concurrence avec les autres modes. Pour les transports terrestres, la route façonne l'environnement concurrentiel et d'éventuelles disparités pourraient modifier les conditions de concurrence entre les modes. A cet égard, on peut s'interroger notamment sur l'évolution possible de l'imputation des charges d'infrastructures et d'une façon plus générale sur le financement des infrastructures. Plusieurs facteurs vont militer en faveur d'une augmentation de la fiscalité sur les transports : l'insuffisance des ressources des États pour financer des programmes très ambitieux d'équipements, la prise en compte de l'environnement, la maîtrise de l'énergie et l'harmonisation entre États et entre modes. Le système de péages est également instauré pour le ferroviaire dans le cadre d'une part de la séparation des fonctions d'exploitation et de gestion des équipements. Si les principes sont définis (directives européennes 95-18 et 95-19), tout dépendra en fait de leur niveau et des conditions d'application.

Des disparités techniques et économiques

Si effectivement des normes communes ont été définies pour " le véhicule européen" autorisé à circuler dans l'espace de l'Union européenne, par contre, pour le trafic national, chaque Etat reste libre de fixer ses normes d'où des différences de compétitivité selon qu'il s'agit de véhicule de 40, 44, voire 48 tonnes. En effet, la concurrence s'effectue en particulier à travers le cabotage dont les conditions peuvent être faussées notamment par ces différences de poids **(24) Bernadet**. On a vu que la réglementation économique avait subi de profondes modifications depuis la libéralisation mais elle demeure encore en Europe l'un des principaux outils de la régulation des transports. Pourtant, c'est probablement l'outil le plus contesté et le plus nettement en bouleversement. Un examen rapide des situations nationales fait apparaître au surplus des logiques extrêmement diverses dans les pays de la CEE. Plus encore, certains pays n'ont pas, loin s'en faut, la même attitude sur leur marché intérieur et dans les relations communautaires. Ces logiques ont structuré, de manières très différentes suivant les pays, le secteur des transports de marchandises. S'il est vrai que les pays du sud (Italie, Espagne, Portugal, Grèce) ont un pôle artisanal dominant, c'est peut-être la structure et les fonctions ou les métiers exercés par les grands groupes qui caractérisent le mieux ces différences.

(24) M. Bernadet (1995) estime le différentiel de productivité à 11% entre un véhicule de 40T et un véhicule de 44T.

En Grande-Bretagne, par exemple, plusieurs groupes ont des flottes de plus de 10 000 véhicules, sans pour autant réaliser des chiffres d'affaires supérieurs aux groupes français. Derrière les groupes ferroviaires majeurs (DB, SNCF, BR, SNCB) et au même niveau que les compagnies aériennes, les grands opérateurs de transport multimodaux (allemands, suisses, français, néerlandais et britanniques) sont nombreux à réaliser des chiffres d'affaires conséquents. Par ailleurs, les intégrateurs sont venus apporter des restructurations fondamentales dans le paysage européen. Jusque-là les marchés des transports européens étaient relativement morcelés. D'où d'ailleurs les difficultés des intégrateurs à réussir leur implantation.

Effets cabotage et euro

Mais avec la libéralisation du 1er juillet 1998 et surtout avec l'euro - **(25) Royol** -, le marché des transports est engagé dans un processus irréversible d'intégration. La polarisation des espaces européens - **(26) Colin** - est encore renforcée par la monnaie unique. Les enjeux de l'euro sont encore mal perçus dans le transport. Rien d'étonnant à cela quand on sait que la plupart des entreprises de transport restent encore largement à dominante nationale et cela dans tous les modes. Pourtant le paysage évolue et l'euro va constituer un formidable accélérateur de la recomposition du secteur. Au niveau économique global, la monnaie unique et l'unification des marchés vont créer une zone de stabilité économique de plus en plus intégrée. Cette intégration imposera d'ailleurs sans doute plus vite que prévu une harmonisation fiscale et sociale. Les transports seront les principaux bénéficiaires de l'accélération des échanges qui va en découler. Mais l'euro aura des effets directs sur le transport. Ces effets sont au nombre de trois : un effet de transparence, un effet de demande et un effet de réseau. Effet de transparence d'abord, puisque les chargeurs demanderont désormais des cotations en euro et qu'ils n'hésiteront plus à recourir éventuellement à des transporteurs et/ou pavillons plus compétitifs. Effet de demande ensuite, dans la mesure où la complexité du transport international pouvait dans certains cas freiner le débouché des produits sur les marchés extérieurs. Effet de réseau enfin, du fait de l'accroissement spatial de l'activité transport, accroissement provenant de l'accroissement spatial des échanges.

- (25) M. Royol - ABC de l'euro -, à qui va bénéficier cette révolution dans les transports ? - Échos 11 février 1999**
- (26) J. Colin - La polarisation des espaces européens - 1994**

En d'autres termes, on va assister à une vaste restructuration du secteur caractérisée notamment par un mouvement de concentration significatif dans les prochaines années, mouvement imposé par la nouvelle organisation des échanges (27) **B. Dezert - G. Wackerman.**

Une restructuration en pleine évolution

En France, la structure du secteur est fragile et nos "grandes" entreprises transport ne sont en réalité que des P.M.E.. Si l'on exclut SNCF participations (ex : SCETA), la Poste, TFE et les entreprises adossées à un constructeur automobile, la plupart des grands opérateurs transport sont en dessous de 5 MdF de chiffre d'affaires annuel et comprennent moins de 5 000 salariés. A partir de la cinquantième position nos "grandes" entreprises sont à moins de 0,5MdF de CA annuel et à moins de 500 salariés. A l'échelle mondiale, le mouvement de concentration a d'abord été initié par les intégrateurs sur le créneau de l'express. En Europe, la même dynamique est en route sous l'impulsion de ces intégrateurs mais aussi des postes allemande et néerlandaise. Fedex, par exemple, ne se limite pas aux transports légers, il se place délibérément sur le créneau de la messagerie ; avec sa flotte de plus de 600 avions et ses implantations européennes, c'est le major mondial et européen. UPS qui a racheté Prost en France a aussi solidifié sa présence européenne. La poste néerlandaise après avoir racheté l'intégrateur TNT, le Français Jet Services et l'Italien Technologica couvre désormais près de 200 pays. La Poste allemande s'est offerte Danzas et Ducros et participe au capital de DHL International avec Japan Airlines et Lufthansa. L'US postal vient de son côté de s'associer à DHL Worldwide afin notamment de desservir l'Europe à des prix inférieurs de 10% à ceux de UPS et Fedex.

La France à la traîne

Quant à la France, sa stratégie d'alliance a été longtemps presque figée. Soit que nous ne disposions pas des moyens financiers pour assurer la croissance externe, soit encore qu'on tergiverse pour ne pas inquiéter certains syndicats. La puissance économique et financière des nouveaux groupes va les conduire à accroître leurs palettes de services logistiques sur tous les créneaux de marchés. De leur côté, les chargeurs réduisent leur portefeuille de transporteurs et recherchent qualité, compétitivité et surface de réseau.

(27) B. Dezert-G. Wackerman - La nouvelle organisation internationale des échanges - 1991

Cela d'autant plus que les systèmes ERP et SCM - **(28) M. Fribourg** - exigent homogénéité et qualité des flux d'information et des flux physiques. De ce point de vue même si le phénomène n'est pas nouveau (**G. Chanel-Reynaud** font remonter ces pratiques à l'antiquité), les échanges interfirmes ne cessent de se développer. Autant dire que beaucoup vont être condamnés à se cantonner sur le maillon traction - financièrement le moins rentable - tandis que d'autres, opérateurs logistiques internationaux intermodaux maîtriseront commercialement et technologiquement la chaîne de transport, grâce à la puissance de leurs outils téléinformatiques intégrés très loin dans la logistique de leurs clients. Les nouveaux majors cumulent en effet plusieurs atouts : puissance des flottes, palettes de services et performance des outils téléinformatiques. La puissance des flottes rend possible la construction d'un véritable réseau physique à l'échelle de l'internationalisation des échanges. La palette des services permet de répondre à la diversité des demandes sur tous les créneaux de valeur ajoutée et sur toutes les tranches de poids. Enfin la maîtrise de la gestion téléinformatisée de l'information permet, grâce aux systèmes ERP ou supply chain (SCM), d'intégrer totalement les services transport dans la gestion des processus de production, d'approvisionnement et de livraison. Certains ne voient dans ces restructurations qu'un mouvement limité au "colis postal" voire au fret express.

Vers le multifonction logistique

En réalité il s'agit de la constitution de pôles logistiques à dimensions européenne et mondiale qui vont couvrir progressivement l'envoi de quelques centaines de grammes jusqu'au lot de plusieurs tonnes. Certes, le transport rapide connaîtra chaque année un taux de progression à deux chiffres, c'est le marché notoirement le plus dynamique. Mais les chargeurs vont rechercher des opérateurs logistiques de plus en plus multiservices, multimodaux et à vocation internationale pour se libérer de la gestion directe du transport logistique et en même temps accroître la performance de leurs réseaux de distribution. A part cinq ou six groupes, les opérateurs privés français vont manquer de capacité financière pour se doter d'une réelle dimension européenne ; quant aux opérateurs publics (Air France, SNCF ou la Poste) il ne faudrait pas qu'ils attendent trop longtemps pour rejoindre ou constituer des alliances à la dimension des marchés.

(28) M. Fribourg - Pertinences socio-économiques des nouvelles technologies - 1997

La taille critique est une voie de passage obligée pour exister en Europe (et au-delà). Le transport a été jusque-là épargné par le mouvement de concentration mondiale ; aucune raison économique ne pouvait faire perdurer cette situation que connaît bien l'industrie, certains services ou encore la distribution. Cette taille critique étant atteinte par la croissance interne, la croissance externe ou encore par différentes formes de partenariat ou sous-traitance sous conditions d'un certain nombre d'exigences, en matière de qualité notamment.

Une restructuration amodale.

Avec la restructuration en cours, la prédominance d'un mode s'estompe de plus en plus au profit de la dimension européenne et multimodale (amodale en fait). Par ailleurs, l'implantation des intégrateurs est de plus en plus significative. Ainsi, l'Europe des grandes entreprises continue de se développer, par delà les disparités réglementaires, la fluidité du marché des capitaux permettant des rachats, tandis que l'Europe des P.M.E. et des implantations progresse à petits pas. Il est ainsi souvent plus facile en Europe de constituer un groupe de transport que de créer une P.M.E. communautaire. De la même manière, les logiques nationales sont toujours aussi fortes en matière de transport ferroviaire ou aérien de marchandises, alors que se structurent des réseaux multimodaux efficaces sous l'égide des intégrateurs, des postes ou des grands groupes d'origine routière ou maritime communautaire ou non. L'objectif de la réglementation économique des transports découle en partie, on le sait, de la volonté d'harmoniser la concurrence entre modes de transport.

En réalité, l'analyse de son impact réel est peu probante. S'il est vrai qu'il est nécessaire d'assurer une égalité des conditions de concurrence, voire de définir des orientations politiques particulières en raison même des effets induits par les transports (sécurité, environnement, contraintes de service public, etc.), il est moins sûr qu'une réglementation des activités permettra d'atteindre de tels objectifs. La réglementation des activités ne devrait donc découler que d'objectifs particuliers à l'activité elle-même. Au contraire, c'est spécifiquement au niveau des règles relatives à la sécurité, à l'environnement, à la prise en charge de contraintes de service public, à l'aménagement du territoire, au financement des infrastructures, etc. que l'on devrait régler l'essentiel des problèmes d'harmonisation des conditions de concurrence.

Des outils de régulation

Cela n'interdit pas qu'une politique routière, fluviale ou ferroviaire soit définie si les spécificités économiques et sociales de ces modes le justifient. Il faut donc, une fois encore, partir des objectifs. L'une des questions sur lesquelles il convient de s'interroger d'emblée est celle de savoir si, à l'avenir, la gestion de la réglementation économique doit appartenir à l'Etat et à ses structures décentralisées ou à des structures quasi judiciaires, fonctionnant dans la clarté et la publicité à la mode anglo-saxonne. La modernisation et la simplification des règlements conduit peut-être, comme dans le domaine audiovisuel, à préconiser la mise en place d'autorités indépendantes. Une autre solution consisterait à associer la profession par le biais de la commission régionale de régulation, assistée d'experts qui auraient pour mission de formuler des avis sur le contenu et les conditions de mise en œuvre de la régulation. Gage d'un nouveau dynamisme de l'administration, une telle évolution est peut-être souhaitable.

Réglementer à partir du concept d'opérateur de transport

Dans les domaines routiers et des activités dites auxiliaires, l'évolution sectorielle et la complexité des règles en Europe impliquent que la simplification des règles soit perçue comme un objectif économique et social prioritaire. L'analyse des pratiques conduit à s'interroger tout d'abord sur l'intérêt du maintien des règles spécifiques et différentes, tant en France qu'au sein de la CEE, pour chacun des métiers du transport. L'unification de l'ensemble des métiers - y compris de la location avec conducteur - semble être une voie simple et sage. Au lieu de réglementer par technique ou mode, il convient d'unifier les règles relatives à un ensemble de métiers d'opérateurs de transport, dont le savoir-faire commercial et organisationnel prend le dessus sur le savoir "modal". En contrepartie, en France comme en Europe, cela impliquera une division du nombre de règles qui régissent le secteur. Puisque tout le monde s'accorde pour rejeter toute contrainte quantitative absolue à l'accès du marché, une telle logique permettrait de rendre aux conditions d'accès leur vocation première : établir une régulation en amont fondée sur des critères d'accès qualitatifs ou financiers réellement susceptibles de vérifier la capacité des candidats. Un autre objectif de la réglementation économique des transports réside dans la possibilité de contrôler et de sanctionner le non-respect des règles de concurrence loyale, et particulièrement de sécurité. Il s'agit par conséquent de concevoir ici un système permettant de faire sentir la contrainte du respect des règles et d'en sanctionner économiquement

l'infraction. Le système britannique de licences, tant dans l'esprit que dans la forme - en intégrant aussi bien le compte propre que le compte d'autrui - est peut-être un bon exemple de ce qu'il faudrait faire en le généralisant à l'ensemble des opérateurs.

La rémunération des prestations

Globalement, le secteur des transports et en particulier le TRM ne manque pas d'atouts compétitifs - **(29) Bernadet et Lasserre** -, il est même parfois trop compétitif. S'agissant des prix, l'objectif européen devrait être de trouver une transition entre une tarification obligatoire et l'absence de tarification. Par ailleurs, il y a la place pour de véritables services d'aide à la décision fondés sur le traitement de l'information économique et sociale. De ce point de vue, des outils techniques de type CNR sont indispensables à la profession compte tenu de sa structure. De tels services peuvent très bien être pris en charge par des structures et réseaux privés (notamment s'ils gèrent des systèmes télématiques). Mais la base nécessaire relève fondamentalement du service public d'information statistique et économique, qui seul peut apporter de réelles garanties de fiabilité et de déontologie. Or, actuellement, les informations disponibles pour les opérateurs sont insuffisantes en particulier au niveau communautaire. Il faut y remédier au niveau même de l'Union économique.

La libéralisation tarifaire avait fait disparaître tout dispositif de sauvegarde antidumping en ce qui concerne en particulier la traction. C'est pourquoi plusieurs dispositifs ont été mis en place en France, en particulier la loi sur la sous-traitance même si son application concrète pose problème. En ce qui concerne l'accès au fret, le grand retard dans la modernisation des BRF (bureaux régionaux de fret), pourtant proposé dès les travaux du 9e plan en 1982, a empêché ces institutions de saisir l'opportunité du développement des nouvelles technologies pour remplir un rôle rénové. Il convient donc de rechercher une formule originale et ouverte permettant de combler le vide. Une synergie devrait être trouvée en tout cas entre les divers organismes pour constituer un véritable réseau "centres routiers" offrant des services intégrés aux transporteurs, ce qui pourrait mieux justifier le maintien d'une parafiscalité spécifique. Ces centres routiers offrirait des prestations techniques (parkings gardés, assistance technique, carburant, quai de transbordement, stockage, services logistiques, restauration, hôtel, autres services y compris informatiques).

(29) M. Bernadet et Laserre J.C. - Le secteur des transports, compétitivité - 1985

6. Clarification conceptuelle :

une régulation évolutive en fonction du contexte économique et du rythme d'internalisation des normes par les acteurs

La régulation est souvent réduite à la réglementation économique dont la responsabilité incomberait seulement à la puissance publique et notamment à l'Etat (l'Etat régulateur). D'un point de vue épistémologique, la régulation suppose une acception beaucoup plus large. Sans pour autant recouvrir l'antique isomorphisme entre les idées d'équilibre physiologique, sociale et cosmique, la régulation contient cependant l'idée d'ajustement et d'équilibre entre les mouvements de champs qui dépassent le seul espace économique. Fondamentalement, la régulation sociale est donc cette action d'ajustement et d'équilibre au sein de la société afin que les comportements diversifiés et contradictoires de ces mêmes acteurs tendent cependant vers une certaine harmonie collective. Il s'agit en fait de corriger les situations de désadaptation qui sont le produit de la rivalité spontanée et de relations conflictuelles entre des groupes aux intérêts très divers. La régulation ne peut être seulement économique, elle doit aussi prendre en compte les dimensions sociales y compris au sens large, dimensions sociales qui couvrent le champ des intérêts économiques sociaux et sociétaux. Même si le concept d'auto-régulation s'applique mieux au domaine physiologique ou encore biologique, l'espace socio-économique offre des potentialités d'équilibre par les acteurs eux-mêmes. L'intervention extérieure n'étant là que pour définir la norme et non pour en vérifier en permanence la prise en compte, encore moins pour la mise en œuvre. Les moyens de la régulation ne sont pas une fin en eux-mêmes, ils ne sont que des outils au service d'objectifs, ils doivent donc être évolutifs, c'est à dire être en capacité de s'adapter aux nouveaux contextes en tenant compte du rythme et de l'étendue de la transformation du secteur.

Par moyens de la régulation nous entendons l'ensemble des moyens qui permettent de rechercher l'optimum économique et social au sens large, optimum nécessairement relatif dans la mesure où la réalité des rapports économiques se déchiffre dans les rapports de contraintes instables et de compromis précaires où l'optimal pour certains se traduit en tout juste tolérable pour d'autres ; le corps social n'obéit pas aux mêmes règles que d'autres corps et le caractère scientifique de ces lois peut être relativisé dans la mesure où comme l'indique **Bourdieu (30)** "la science que l'on appelle économie repose sur une abstraction originaire qui consiste à dissocier une catégorie particulière ou une dimension particulière de toute pratique, de l'ordre social dans lequel toute pratique humaine est

immergée". L'approche de la régulation sociale nécessite une approche pluridisciplinaire, elle peut faire largement appel aux différentes sciences humaines mais en ne sous-estimant pas que l'idéal de rationalité pour le corps social repose cependant autant sur des réalités que sur des jugements ou des valeurs et, de ce fait, échappe à toute conceptualisation strictement normative.

La régulation inclut l'action des acteurs économiques et celle de la collectivité. En effet, il serait particulièrement dangereux d'établir une frontière infranchissable entre ce qui relève de la responsabilité publique et ce qui relève de celle des acteurs. D'un certain point de vue, le relatif échec de nos modes de régulation vient largement de cette vue manichéenne de la gestion des responsabilités. Certes, dans la mise en œuvre des moyens, il importe de bien distinguer le champ d'intervention du marché et celui de l'Etat (ou des autres collectivités publiques) mais il n'y a pas d'un côté un « état régulateur » et de l'autre un marché (ce qui pourrait laisser supposer que le marché est lui, à priori, dérégulateur !).

La régulation est donc la mise en œuvre de tous les moyens pour tendre vers un meilleur équilibre des différents intérêts en cause ; la réglementation reste un instrument privilégié de l'action publique mais ce n'est qu'un instrument et on ne saurait réduire les moyens de la régulation aux seules tâches régaliennes et à la réglementation.

Il convient de sortir d'une vision simpliste et duale de la régulation avec d'un côté un état régulateur et de l'autre des acteurs préoccupés de leurs seuls intérêts à court terme, en permanence en contradiction avec l'intérêt des autres acteurs et avec celui de la collectivité.

Une réglementation évolutive

Une fois précisé le contenu de la régulation, il convient de clarifier le statut de la réglementation. Le plus souvent, notre dispositif réglementaire est bien entendu surabondant, complexe et difficilement applicable, mais il souffre aussi d'un défaut majeur supplémentaire, à savoir sa rigidité dans l'espace et dans le temps. C'est à dire qu'il est relativement figé, qu'il ne tient pas suffisamment compte des situations, de leurs transformations et des contextes.

(30) P. Bourdieu - Les structures sociales de l'économie - 2000

A titre d'exemple, on ne saurait réguler de la même façon quels que soient les niveaux de la croissance, les conditions du marché, les effets sur l'environnement ou la qualité de vie. Si l'on se fie aux scénarii, la part de la route pourrait doubler - **Hallenbrauner*** - d'ici 10 à 15 ans, il faut donc en tenir compte dans la régulation.

La réglementation n'est donc pas une finalité mais un moyen qui doit évoluer au rythme de l'internalisation par les acteurs des contraintes que la réglementation avait pour vocation d'imposer par la force. En caricaturant, on pourrait dire que les réglementations ont pour objectif de disparaître puisque leur finalité est de permettre la transformation des situations, des mentalités et des pratiques. Bien entendu, toutes les réglementations ne disparaîtront pas mais elles doivent en tout cas évoluer, ce qui suppose la mise en place d'outils d'évaluation pour en mesurer l'efficacité et pour prévoir les modifications nécessaires. Cette gestion plus fine de la mise en œuvre de la réglementation doit par ailleurs être conduite en concertation avec les acteurs eux-mêmes. C'est évidemment une modification de la gestion réglementaire qu'il faut entreprendre.

Enfin, il est indispensable d'avoir en permanence à l'esprit que nous ne pouvons plus prendre de mesure franco-française qui irait à l'encontre des perspectives européennes sauf à le payer par un effort supplémentaire d'adaptation le moment venu. L'Europe est notre cadre spatial naturel, c'est l'espace des échanges, c'est aussi l'espace politique qui prend de plus en plus d'importance pour la gestion de l'intérêt général. Notre conception de l'Europe n'est toutefois pas mécanique et statique mais doit être dynamique et interactive. La France a un rôle particulier pour s'intégrer dans la construction européenne, y compris pour le transport. Notre pays doit autant prendre en compte qu'apporter sa contribution aux évolutions. L'Europe ne doit donc pas être subie, l'Europe doit être la résultante et la rencontre des orientations communes et des pratiques dynamiques de chaque Etat. De ce point de vue, la politique française du transport doit anticiper et de ce fait influencer positivement la construction européenne.

*** Hallenbrauner - CGP - Perspectives transport 2010**

7. Enquête auprès des opérateurs

7.1. Enquête qualitative

Une trentaine de chefs d'entreprise ont été interrogés pour identifier les éléments qui structurent leur appréciation de la politique de transport et pour dégager les facteurs explicatifs de ce jugement. L'enquête qualitative s'est évidemment limitée à recenser les expressions des chefs d'entreprise sans intervention sur le fond de la part des enquêteurs (méthode non directive) ; ces expressions ont ensuite été reformulées sous forme de questionnements et testées aux fins de vérifier la bonne compréhension du questionnaire et ainsi faciliter le plus grand nombre de réponses. La présentation ici se limite aux aspects les plus structurants de réponses, le détail de facteurs explicatifs est donné dans le chapitre relatif à l'enquête quantitative.

La fiscalité

D'une façon générale, l'expression des chefs d'entreprise concerne "l'excès de charges". En fait, consciemment ou non, ils agrègent tous les éléments de charges qu'il s'agisse de la fiscalité générale ou spécifique. Pour eux, il est difficile de distinguer les deux aspects. D'abord parce que c'est le poids total de la fiscalité qui pèse sur la compétitivité vis-à-vis des autres pavillons parce qu'il y a assez souvent imbrication des deux dimensions. Ainsi par exemple, certains aspects de la fiscalité sociale sont de portée générale (certaines charges sociales relatives aux salaires) tandis que d'autres sont spécifiques (conditions de paiement des heures supplémentaires, base de salaire sur temps spécifique).

Harmonisation européenne

Le problème de l'harmonisation européenne est né avec le marché commun et son développement économique est institutionnel. Pour les entreprises, le cabotage a constitué une étape importante vis-à-vis de leur inquiétude concernant les conditions de concurrence intra-européenne. Il est évident que ce souci était déjà présent pour les opérateurs qui opéraient sur le marché international depuis toujours en concurrence avec les différents pays de l'Europe ; pour ceux-là, c'est la difficulté des équilibres de trafic qui est surtout signalée ; enfin depuis peu, la préoccupation concerne aussi les phénomènes de délocalisation, soit d'entreprise disposant de réseaux européens et pouvant jouer sur les facteurs de production en fonction de flux de trafic, soit encore des délocalisations dites "administratives" visant

essentiellement à bénéficier d'un allègement de charges par le biais du contournement des législations nationales.

Application de la réglementation

Des interviews, il ressort surtout une incapacité à comprendre l'environnement réglementaire. L'exemple le plus cité concernant les bases de calcul de la durée de travail et les conditions de rémunération. Si d'une façon générale les règlements et circulaires relatifs aux dispositions techniques sont assez bien comprises, il en va différemment des dispositions économiques et de celles relatives au personnel. La culture du milieu, à fondement techniciste, favorise la prise en compte des aspects techniques notamment de sécurité du véhicule ; par contre, les aspects juridiques, sociaux et économiques ont du mal à être appréhendés. Beaucoup d'ailleurs envisagent de sous-traiter la gestion de certains aspects (conseil juridique, consultant économique ou encore conseil social). Cette externalisation n'est pas nécessairement un mal à condition que ses enjeux soit bien internalisés pas l'entreprise. Beaucoup d'entreprises ne comprennent pas le double montage réglementaire à savoir une législation commune pour le trafic intra communautaire et législation nationale pour le trafic local. La plupart pensent déjà être en difficulté pour bien intégrer la législation française et ils avouent méconnaître une grande partie des législations locales des pays qu'ils sont amenés à desservir ou à traverser.

Contrôle

La question des contrôles est assez controversée ; pour schématiser, on pourrait conclure que chaque dirigeant d'entreprise est globalement pour les contrôles, mais chez les autres. En fait, ce serait caricaturer leurs positions ; désormais, beaucoup souhaitent des contrôles, ce qui n'était sans doute pas le cas il y a 10 ou 20 ans. Mais leurs critiques concernent surtout la nature des contrôles ; d'ailleurs, après approfondissement, chacun avoue ne pas être réellement trop pénalisé par les contrôles qui ne concernent le plus souvent que des aspects assez mineurs mais qui peuvent être très vexatoires. Ils regrettent surtout que ces contrôles ne s'effectuent pas assez sur les entreprises aux comportements concurrentiels critiquables. En fait, pour eux, les différents contrôles couvrent un champ trop large et pour cela restent relativement superficiel ; en outre dans le cas de difficultés économiques, les entreprises sont souvent mises hors contrôle du fait du chantage à l'emploi. Les entreprises souhaiteraient une restriction assez drastique du champ du contrôle en ciblant sur les entreprises, à leurs dires connues, qui faussent la concurrence en

s'affranchissant délibérément et de manière significative des règles. Ce qui devrait constituer des priorités c'est la qualité du matériel, le respect des règles de sécurité, le temps de service mensuel, la vitesse limite (encore que sur ce point ils admettent de très gros progrès de la profession) et le contrôle des entreprises étrangères notamment celle de l'Union économique qui possèdent des filiales dans les pays de l'Est.

Concurrence

L'assainissement de la concurrence apparaît comme un axe stratégique fondamental pour une régulation plus efficace, les chefs d'entreprise interrogés pensent en effet que la concurrence sera toujours faussée si les rapports aux règles ne sont pas davantage homogènes. Ils estiment que trop d'entreprises bénéficient de fait d'un avantage de compétitivité qui peut atteindre de l'ordre de 20%. Cela du fait du non-respect des règles sociales en particulier. Ainsi beaucoup d'entreprises rémunèrent-elles leurs conducteurs sur la base de 200 ou 220 heures alors qu'elles en font effectuer 250, au moins ! Compte tenu du poids des heures supplémentaires, l'avantage de compétitivité est considérable. Cela modifie également la structure et le niveau des coûts (assurances, amortissement et bien entendu le poste charges sociales). Pour eux, ce sont les entreprises hors normes qui participent à l'élaboration des prix bas, avec plus ou moins d'écart, les autres sont donc contraintes de s'aligner. Les interrogés regrettent donc le comportement des entreprises, la politique de contrôle trop laxiste et enfin la structure de la profession. Très atomisée, cette profession est également victime de la multiplication des offres, ce qui a tendance à tirer vers le bas les prix et bien sûr également les marges, eu égard à l'incompression de certains coûts.

Contrôle - sanctions

Il s'agit d'un sujet très sensible et relativement contradictoire. D'une façon générale les interviewés déclarent mal supporter les contrôles mais dans le même temps, ils les estiment insuffisants et pas assez efficaces. Certes, ils reconnaissent volontiers que ces dernières années des efforts ont été faits, des professionnels ont même été associés à certaines opérations de contrôle. Pour autant ces efforts ne concernent qu'un nombre réduit d'entreprises. Encore une fois, il est indispensable de diminuer la dispersion des conditions sociales source de concurrence ravageuse. La régulation a pour rôle de remettre les entreprises dans "les clous" étant entendu qu'à l'intérieur de cet espace de liberté les entreprises peuvent et doivent faire jouer leurs différences sur le plan de la compétitivité, de la qualité ou encore de l'innovation. La régulation économique fonctionne

comme un système qui articule réglementation et marché. D'une certaine manière, plus les espaces de liberté sont importants, pour permettre aux entreprises de se différencier, et plus l'environnement réglementaire doit être précis. Mais précis ne signifie pas complexe. Au contraire, il faut viser les champs privilégiés de la réglementation, simplifier, peser sur les aspects qui structurent réellement l'environnement de la concurrence, s'attacher plus à l'esprit qu'à la lettre de la réglementation, davantage au comportement qu'à l'infraction aléatoire. C'est la fraude qui constitue le principal levier pour exploiter une productivité illicite. Non seulement les contrôles ne semblent pas assez pertinents mais les sanctions leurs paraissent non dissuasives ; dans la plupart des cas, la sanction pour des motifs déjà graves se limitent des P.V. à 900 F, ce qui représente une somme dérisoire au regard des gains de compétitivité illégaux. Plusieurs chefs d'entreprise pensent qu'il faut rapprocher ce chiffre de l'avantage économique qui pourrait représenter 50 000 F par an et par chauffeur. Le risque de se faire sanctionner étant d'après eux nettement inférieur à une fois l'an par chauffeur. Avec un chauffeur respectant " à peu près" les règles le chiffre d'affaires serait limité à 700 à 800 000 F par an, ce chiffre pourrait passer entre 900 000 F et 1 000 000 F pour un conducteur effectuant 250 heures et décomptés 200. Comme en conviennent la plupart des interrogés, la fraude est rentable. Cependant si certains respectent l'environnement réglementaire et conventionnel, c'est tout autant pour des motifs de sécurité que de qualité, la tendance étant à de plus grandes exigences dans ce domaine.

Qualité et relation avec les clients

Pour les enquêtés, la fraude concerne surtout le marché banalisé de la traction sur les marchandises générales. Il en va un peu différemment pour les autres types de marchandises exigeant un haut niveau de qualité et de sécurité. Ce sont souvent les chargeurs - mais pas toujours - qui prennent l'initiative dans ce domaine en élaborant des cahiers des charges ou chartes de qualité très précises. Cette exigence de qualité peut alors être mieux rémunérée, notamment lorsque les entreprises sont obligées d'être certifiées ISO 9002 et de se conformer aux normes 14 000 ou encore SQAS dans la chimie. Sur certains marchés alimentaires, bien que les normes d'hygiène demeurent très strictes, les prix par contre sont toujours relativement faibles et l'investissement qualité à du mal à être amortis. Sur la traction proprement dite, les marges restent toutefois relativement faibles ou inexistantes et c'est parfois sur les prestations annexes de qualité que la rentabilité peut être assurée. L'environnement concurrentiel est tel

qu'il paraît difficile aux transporteurs eux-mêmes de relever de manière très significative les prix. Il faut alors chercher ailleurs la rentabilité. C'est notamment possible si les deux acteurs économiques, chargeurs, transporteurs recherchent et exploitent en commun les gains potentiels de productivité ; la relation chargeur transporteur permet non seulement de mieux "travailler" sur les prix mais surtout sur les coûts ; les exemples les plus cités étant les conditions de chargement : taux de charge, retour à vide et surtout temps d'attente. Mais les transporteurs pensent que nous sommes encore à un moment charnière où certains chargeurs ont une vision intégrée du transport tandis que d'autres ont seulement des comportements d'acheteurs. Heureusement pour les opérateurs de transport la tendance serait vers l'intégration plus poussée du transport en particulier avec les TIC et en particulier les ERP et SCM.

Modernisation de la profession

Dans les enquêtes qualitatives, les responsabilités de la régulation sont assez partagées entre celles qui relèvent des Pouvoirs publics et celles qui relèvent de la profession ; dans les aspects soulevés précédemment, la responsabilité de la profession est déjà nettement apparue. Parmi les grandes insuffisances du secteur sont cités : la faible structuration de l'offre, le manque de compétence commerciale, les insuffisances en matière de gestion, le manque de formation des chefs d'entreprise. Si les Pouvoirs publics apparaissent pour partie responsables de la complexité des règles, de l'insuffisance des contrôles et de la faiblesse des sanctions, par contre, les chefs d'entreprise interrogés sont conscients que la première responsabilité de la fraude incombe aux entreprises. Ce sont en effet les entreprises qui enfreignent les règles ; tout en souhaitant une intervention plus efficace des Pouvoirs publics, les chefs d'entreprise regrettent que la profession soit aussi peu capable de s'autoréguler. Pour les questionnés, la route est victime de son mode de développement. L'accès à la profession a été longtemps beaucoup trop facile (alors qu'aujourd'hui le niveau de l'attestation de capacité leur paraît trop élevé). Cet accès trop facile au marché aurait largement contribué à l'atomisation du secteur. Trop d'entreprises sont dirigées par d'anciens conducteurs qui n'ont pas su ou voulu acquérir les connaissances indispensables en matière de management et surtout en matière de gestion financière et de compétences commerciales. A tel point que certains pensent même que le besoin de formation est désormais plus important chez les dirigeants de P.M.E. que chez les chauffeurs qualifiés pour lesquels un gros effort a été entrepris ces dernières années.

Structure de la profession

Face à l'atomisation du secteur, outre les sorties inévitables, une voie de modernisation apparaît à travers le regroupement. Longtemps combattue cette idée gagne du terrain même si les réalisations sont encore à un faible niveau, hormis les fusions-acquisitions. Pour les enquêtés les regroupements seront difficiles mais indispensables. Difficiles car la mentalité individualiste des P.M.E. ne les prépare pas à la coopération. Indispensables cependant si on ne veut pas à terme que la plupart des P.M.E. soit écartées des grands appels d'offre ; il s'agit donc d'abord de répondre à une préoccupation commerciale afin d'offrir des réseaux plus étoffés et d'être en capacité de satisfaire une demande qui s'exerce dans des champs géographiques de plus en plus larges. La deuxième nécessité du regroupement s'imposerait pour tenter d'abaisser les coûts, notamment pour regrouper les achats ; enfin la collaboration interentreprises pourrait aussi faciliter les échanges d'expériences. Ce serait d'une certaine manière avec la formation un des moyens de combler le manque de compétences initiales des responsables de P.M.E. mais les interviewés insistent sur la difficulté compte tenu de la mentalité individualiste de la plupart des chefs d'entreprise.

Les relations sociales

Les dirigeants interrogés conviennent que le statut de conducteurs n'est pas assez valorisé mais que le secteur est engagé dans un cercle vicieux dont il peut difficilement sortir sauf à mettre encore davantage en péril la rentabilité de l'activité. Tout au long des interviews, on a constaté que la variable sociale était le principal moyen d'ajustement au marché. Les enquêtés estiment que c'est la faiblesse d'articulation entre la problématique économique et sociale qui est au cœur de la crise de régulation. Beaucoup de ces chefs d'entreprise ayant été eux-mêmes chauffeurs ont une connaissance concrète des aspects sociaux. Même lorsqu'ils deviennent dirigeants, ils restent près des conducteurs. Le métier de transporteur, surtout dans le TRM étudié (longue distance 602M) demeure une activité de main d'œuvre qui peut difficilement être mécanisée (sauf pour la partie manutention). Dès lors pour des motifs quantitatifs et qualitatifs, les chefs d'entreprise pensent que la question de l'environnement social est centrale dans une réflexion pourtant sur la régulation. Ils regrettent que les différents aspects de la régulation soient traités de manière trop parcellaire et sans assez d'interconnexion ; ainsi, même au plan des études, les approches leur paraissent relativement

compartimentées. C'est encore plus flagrant en matière de gestion des réglementations techniques gérées par des ingénieurs (véhicules, sécurité, infrastructures), en matière de réglementation économique par des juristes (textes DTT et DRE), dans le domaine de la connaissance des marchés par des économistes et des statisticiens (SES, observatoires) et enfin pour les aspects sociaux par les inspecteurs du travail. Au plan de l'élaboration des textes, de leur gestion des contrôles ou des sanctions, cette parcellisation est très mal ressentie. Ils souhaiteraient une administration unique au moins au plan des DRE afin de donner plus de cohérence à la gestion de la régulation. L'approche des questions sociales est trop segmentée, il leur semble qu'on ne peut sortir du cercle vicieux actuel sans vision globale. Le secteur a en effet un urgent besoin d'améliorer les relations sociales. Certes, les chefs d'entreprise portent une très grande part de responsabilité. Ils le reconnaissent en souhaitant notamment un meilleur dialogue social à tous les niveaux. On pourrait être surpris par cette demande d'amélioration des relations sociales en général, et du dialogue social en particulier, dans la mesure où cette question était presque taboue il y a une quinzaine d'années. Cela témoigne à l'évidence de la prise de conscience de l'enjeu social et il sera utile de quantifier la sensibilité à cette dimension.

7.2. Enquête quantitative

Pour justifier les insuffisances de la régulation, on tente souvent de reporter la responsabilité sur la profession ; certes, la profession porte sans doute sa propre responsabilité, comme en témoigne l'enquête qualitative, cependant son rapport à la régulation a beaucoup évolué au cours de ces 15 dernières années au point qu'il existe aujourd'hui une véritable demande de régulation, comme le démontre cette enquête quantitative. L'objectif de ce travail visait à dégager les axes les plus structurants de cette demande de régulation et de les quantifier. Un système de régulation ne vaut en effet que par le niveau d'adhésion de ses acteurs, sinon un cadre, même idéal, reste virtuel dans la mesure où les Pouvoirs publics ne peuvent être les seuls garants du comportement individuel des entreprises. Une enquête a donc été effectuée auprès d'environ 2 500 entreprises (602M) afin de recenser les principales inquiétudes des dirigeants du transport et de déceler ce qui leur paraît prioritaire pour améliorer le fonctionnement du secteur. Environ 800 entreprises ont répondu, ce qui constitue un excellent taux de réponse. Sans doute certains ne trouveront rien d'étonnant dans la nature des préoccupations et des souhaits des chefs d'entreprise, ceci étant, cela nourrit et valide les analyses et les hypothèses émises précédemment et devrait également permettre de donner davantage de crédibilité au cadre de régulation proposé.

Inquiétudes par rapport à l'avenir

58% des questionnés sont très inquiets pour l'avenir des entreprises à taille humaine, c'est un pourcentage non négligeable mais cette appréciation générale n'est pas citée en premier. D'autres questions recueillent un pourcentage bien plus important. Cela signifie sans doute que les points de vue sont assez partagés, même si une majorité manifeste une inquiétude générale. A cet égard les situations du secteur sont parfois disparates (taille, position géographique, marché, etc.), la typologie des chefs d'entreprise fait également apparaître une assez grande diversité. Compte tenu du niveau de généralité de cette question, on ne peut que retenir cette inquiétude générale ; la suite éclairera la nature de cette perplexité. Ces réponses signifient sans doute qu'il y a, pour une majorité de répondants, une demande de compréhension du présent et d'éclairage de l'avenir. L'inquiétude se nourrit en effet souvent d'ignorance et de peur devant des mutations mal comprises, mal acceptées et donc non intégrées dans la stratégie des entreprises. Il convient aussi de bien tenir compte de la structure de la profession composée en très grande partie de petites et moyennes entreprises. Rares sont les entreprises qui disposent de

superstructures d'analyse économique et de stratégie. Même les plus grandes en sont souvent privées. C'est une habitude dans le secteur de "naviguer" à vue. Cela tient au mode de développement du secteur routier et à la sociologie des chefs d'entreprise. Par ailleurs, la profession ne dispose pas non plus des outils qui lui permettraient de mieux comprendre les évolutions en cours et de produire des réflexions perspectives. Paradoxalement c'est le mode dominant qui est le plus faible en capacité d'analyse. Il y aura vraisemblablement des conséquences à tirer de cette question générale (complétées par les autres questions) en matière de niveau et de pertinence des outils d'analyse.

Pour exploiter les autres réponses, un classement a été réalisé ; les problèmes sont traités sur la base des réponses qualifiées de très importantes.

Allègement de la fiscalité

Cette question reçoit le plus fort pourcentage, elle est considérée comme très importante par 85% des interrogés. Comme nous n'avons pas dissocié la fiscalité générale de la fiscalité spécifique, on peut penser qu'il s'agit de la pression fiscale globale qui pèse évidemment de façon lourde sur les coûts. Ces réponses rejoignent bien d'autres sondages effectués auprès des chefs d'entreprise d'autres secteurs. La fiscalité générale française est l'une des plus lourdes d'Europe, elle handicape nécessairement la compétitivité de l'économie du pays. S'y ajoute évidemment une fiscalité spécifique qui se situe dans la moyenne européenne. Pour la compétitivité des entreprises, c'est évidemment le poids fiscal total qu'il convient de prendre en compte. Et de ce point de vue, le pavillon français n'est pas spécialement avantagé. De toute évidence les chefs d'entreprise pointent ici une grande faiblesse de notre pays. Faiblesse qui pourrait handicaper la position du pavillon national avec la montée en puissance de la libéralisation du marché européen.

Harmonisation européenne

Cette question recueille le deuxième plus fort taux de réponse. D'une certaine manière c'est assez cohérent avec la question précédente. Les questionnés font sans doute le lien entre la fiscalité des autres pays et la nôtre. Compte tenu de la libéralisation totale du marché, l'harmonisation prend d'autant plus d'acuité. On peut supposer que l'harmonisation ne vise pas seulement la fiscalité puisque la question concernait l'ensemble du problème de l'harmonisation. Il est certain que les chefs d'entreprise sont aussi inquiets par les aspects techniques ou sociaux ; sur le plan technique,

on sait bien que les différences des normes constituent un avantage de compétitivité et que par ailleurs, il sera très difficile d'empêcher l'entrée dans notre pays de véhicules hors normes. Pour la question sociale, les disparités sont encore plus grandes, non seulement dans leurs contenus mais aussi dans leurs modalités d'application (mise en oeuvre, contrôle, sanction). Comme déjà indiqué, des progrès ont été réalisés mais ces avancées sont sans doute insuffisantes et posent la question de la pertinence d'un double montage de la régulation à savoir schématiquement : règles communes pour le marché européen et règles nationales pour les marchés intérieurs. Encore faut-il redire que sont pour l'instant exclus des règles communes les moyens du contrôle et les sanctions. Des principes communs dans différents domaines ont cependant été définis mais la souveraineté internationale s'applique encore à trop de champs pour qu'on puisse considérer que le niveau d'harmonisation permet d'établir des conditions de concurrence égalitaires. Ce que l'harmonisation des textes n'aura pas permis sera sans doute réalisé par la pratique des opérateurs ; ainsi commence-t-on à observer certains phénomènes de délocalisation partiels ou totaux. Certaines entreprises implantent des filiales à l'étranger pour caboter en France avec, soit, du personnel étranger, soit même, du personnel français rémunéré dans les conditions du pays d'implantation de la filiale. Pour l'immédiat, seules quelques entreprises importantes se sont décolonisées. Il est d'ailleurs assez difficile de bien identifier ce qui relève exactement de l'objectif de délocalisation dans la mesure où ces entreprises font également du trafic intra-européen en même temps que du cabotage en France. Le phénomène sera plus visible quand il concernera aussi des P.M.E. - essentiellement spécialisées sur le marché national - dont la délocalisation sera uniquement administrative et juridique (présence seulement d'une boîte aux lettres dans le pays considéré). La délocalisation peut être aussi d'une certaine manière partielle. C'est ainsi que l'entreprise peut être immatriculée dans un pays pour sa fiscalité générale, utiliser des véhicules immatriculés dans un autre pays pour sa fiscalité spécifique et enfin embaucher des conducteurs dans un troisième pays pour le niveau des charges sociales. C'est juridiquement possible puisqu'il suffit d'une implantation officielle dans chacun des pays, ce qui n'est pas particulièrement contraignant. D'autres formes de délocalisation encore plus partielles peuvent être observées, comme celles qui consistent à se fournir en gazole dans un pays dont la fiscalité est plus faible (cas de l'Espagne en particulier) ou encore en matériel, voire en assurances. Il ne s'agit pas juridiquement de formes de délocalisation mais c'est en tout cas un moyen de contourner l'insuffisance d'harmonisation.

Simplification de la réglementation

La simplification de la réglementation vient en troisième position dans les préoccupations. C'est également cohérent avec la question précédente. Il s'agit non seulement d'harmoniser les contenus des dispositions réglementaires mais tout autant, et même parfois davantage, les modalités d'application. Que vaut en effet la rigueur d'une réglementation inapplicable ? Sans doute pas grand chose. Elle est en outre source de tracasseries administratives. Cette réponse est cohérente avec une autre question qui portait sur l'allégement des procédures administratives (74%, voir ci-après). On observe que les chefs d'entreprise sont conscients de l'impérative nécessité de simplifier l'environnement réglementaire, ce qui ne signifie pas bien entendu la suppression des contraintes. On le verra d'ailleurs plus loin. L'ampleur des écarts des contenus réglementaires constitue déjà des freins évidents à la mise en place d'un marché harmonisé quant à ses règles. A cela il faut y ajouter la diversité des modalités d'application caractérisée par une grande complexité. Comment, en effet, imaginer que des entreprises qui ont déjà les pires difficultés à appliquer les réglementations nationales pourront appliquer les réglementations des pays dans lesquels elles vont caboter et cela en plus de la réglementation européenne ? A peu près tous les pays se plaignent de la complexité des règles des pays voisins, les Français se plaignent de celle des Allemands, les Belges et les Espagnols des Français ou encore les Néerlandais des Anglais. En réalité ce qui est en cause, c'est la complexité du système administratif, de son contenu et de sa mise en œuvre. En tout état de cause, faute de travail sur ce problème, la pratique des opérateurs européens se chargera de rendre obsolètes un certain nombre de textes. Mieux vaudrait la clarté dans ce domaine pour placer chacun dans le même environnement concurrentiel qui renvoie, bien entendu, au concept d'une régulation réellement européenne.

Contrôle plus égalitaire

La cohérence se confirme une nouvelle fois. La simplification de la réglementation est très fortement demandée mais elle est accompagnée par une autre demande tout aussi forte (73%) d'égalité dans la mise en œuvre des textes. Il est clair que les inégalités à ce sujet sont de plus en plus mal ressenties. Ce pourcentage est évidemment accablant pour la politique de contrôle. En effet, si seulement une petite minorité s'était dégagée, on aurait pu éventuellement conclure que beaucoup, bénéficiant de cette inégalité, ne souhaitaient nullement une équité sur ce plan ; les trois quarts considèrent cette question comme très importante, c'est le symptôme d'une crise de confiance dans le système. Il y a donc une demande très forte pour

que la loi s'applique à tous, de la même manière. Globalement, c'est donc la traduction d'un très fort sentiment de discrimination. Les P.M.E. ont le sentiment d'être davantage contrôlées que les grandes entreprises ; en dépit des demandes des organisations professionnelles aucune information statistique n'a pu être obtenue à cet égard. Il est donc difficile d'apprécier la pertinence de ce sentiment. Toutefois, il semble que certaines grandes entreprises soient effectivement bien équipées pour intervenir très tôt lors de contrôles négatifs, à cet égard le nombre d'anciens gendarmes recrutés dans les entreprises de transport peut paraître surprenant. Des contrôleurs avouent d'ailleurs avoir renoncé au contrôle de certains véhicules sachant par avance que les sanctions seraient supprimées. Mais de leur côté les grandes entreprises se plaignent aussi de cette discrimination ; il est vrai que certaines P.M.E. particulièrement hors normes ne sont pas contrôlées et surtout sanctionnées à la hauteur de leurs infractions. La discrimination ne s'exerce donc pas seulement entre tailles d'entreprises mais à l'intérieur même d'une strate. Enfin beaucoup estiment également que les artisans sont globalement les plus infractionnistes mais que ces infractions sont difficiles à identifier. La crise de confiance dans le système de contrôle appelle certainement une réflexion très approfondie sur le sujet en particulier parce que l'internalisation des contraintes est nécessairement négativement influencée par le sentiment d'une concurrence déloyale.

Assainissement de la concurrence

71 % des interrogés considèrent cette question comme très importante. Une nouvelle fois un lien étroit peut être fait avec le point précédent. Cette question donne un sens au souhait de voir mis en œuvre des contrôles plus égalitaires. Il s'agit en effet de parvenir à rétablir des conditions de concurrence assainies. C'est évidemment l'objectif principal de toute régulation : faire en sorte que les acteurs soient placés à égalité afin d'éviter des distorsions qui pèsent de manière illégale sur la compétitivité et qui finalement la faussent. Les entreprises sont, bien entendu, pour la concurrence, pour que les lois du marché permettent à chaque entreprise de faire valoir sa performance, cependant il n'y a plus compétition quand les règles sont différentes. Le non-respect des règles (techniques, sociales ou fiscales) "plombent" les coûts des autres entreprises qui essaient d'être dans "les clous". Par ailleurs, cette entorse aux principes réglementaires peut mettre gravement en danger les chauffeurs et les autres usagers. Cette pratique du "hors la loi" affecte enfin gravement l'image d'une profession. D'une certaine manière le marché - au moins le marché banalisé - formate ses prix à partir des entreprises "hors normes", qui certes ne sont sans doute pas majoritaires mais ont cependant une influence importante sur l'équilibre offre-demande en matière tarifaire. Sur certains marchés

spécialisés, l'influence est nettement moins grande mais sur les prestations de traction simple en chargement complet les dérèglements peuvent être très importants au point qu'il est difficile de couvrir normalement les coûts et encore moins de dégager une marge. La structure de la profession très éclatée favorise la multiplication des offres commerciales à bas prix. Il faut bien voir que l'effet n'est pas le même selon que l'offre émane d'une seule entreprise de 100 camions ou de 10 entreprises possédant chacune 10 véhicules. Dix offres sont susceptibles de tirer davantage à la baisse qu'une seule. Certes, il n'est sans doute pas question de limiter le droit à la concurrence surtout dans le cadre de l'Europe mais l'atomisation des offres perturbe la rentabilité de l'activité du fait que certaines entreprises font du hors norme un mode de gestion, puisqu'elles adaptent leur niveau d'infraction au prix obtenu. Le dérèglement atteint alors des proportions suffisantes pour contaminer l'ensemble du marché sauf heureusement pour les prestations débanalisées.

Un contrôle plus efficace

62% des répondants le réclament. Il faut noter que c'est un peu moins que pour la réponse au contrôle plus égalitaire (71%). C'est en tout cas encore la preuve que le plus grand nombre se montre particulièrement responsable. Peu de secteurs économiques doivent être demandeurs de contrôles plus efficaces. Certes, ce métier s'exerce pour une grande partie dans l'espace public, espace dans lequel la circulation constitue un réel danger. Cela n'explique qu'en partie la demande forte de contrôles. En réalité c'est tout autant le dérèglement général du marché qui justifie cette opinion. Dire qu'on veut des contrôles plus efficaces c'est en même temps condamner le système actuel qui souvent ne s'attache qu'à des faits mineurs sources seulement de tracasseries en laissant de côté l'essentiel, c'est à dire le comportement hors norme systématique qui perturbe les conditions normales de fonctionnement d'un marché. Ces réponses traduisent le souhait de voir les contrôles s'exercer sur les aspects les plus structurants de la réglementation. Elles expriment un désir de substituer la qualité des contrôles à leur quantité. De ce point de vue c'est sans doute la condamnation des contrôles "au hasard" qui ne peuvent qu'apporter des résultats très aléatoires. Cela suppose alors un travail de ciblage préalable sur les entreprises au comportement notoirement inflationniste. Un tel objectif, pourtant affiché, impliquerait une articulation des problématiques économiques, sociales et sécuritaires, donc une plus grande harmonisation des services de contrôle. Des pas dans ce sens ont été franchis mais ils ne sont pas suffisants dans la mesure où nous ne disposons pas de véritables structures de contrôle interdisciplinaires affectées en permanence à cette tâche.

Pour des sanctions réellement efficaces

62% des interrogés estiment qu'il est indispensable de sanctionner plus sévèrement et de manière plus juste. Encore une fois, la cohérence de ces réponses est à souligner. C'est en effet le même nombre qui veut davantage de contrôles et davantage de sanctions, mais des contrôles et des sanctions réellement dissuasifs et qui concernent donc les infractions graves et déstabilisantes pour les acteurs du marché. Les partisans du laisser faire ne sont que 10% (ceux qui ont répondu "un peu" ou moyennement") quand 90% d'interrogés répondent que les sanctions doivent être plus efficaces. C'est sans doute que le niveau et la nature de ces sanctions sont complètement inadaptés. Il y a là matière à réflexion car, dans ce domaine, les réponses auraient peut-être été inversées il y a 10 ou 15 ans. C'est une évolution qui traduit le caractère inopérant d'une politique de sanction caricaturale et injuste. Combien d'entreprises pratiquent le "hors normes" en toute impunité depuis des années sans être jamais inquiétées ou si peu (quand ce ne sont pas des entreprises qui, tel le phœnix, renaissent régulièrement de leurs cendres, toujours autant infractionnistes mais qu'on ne sanctionne pas du fait du chantage à l'emploi). Que représentent ces sanctions au regard des chiffres d'affaires ? En quoi sont-elles dissuasives ? La complicité n'est-elle pas générale pour éviter que les prix retrouvent un niveau décent ? On est là au cœur de la problématique de régulation. Ce n'est sans doute pas un hasard si la mesure d'immobilisation des véhicules pour infractions graves a reçu au départ un accueil aussi mitigé ; mais est-on décidé à l'appliquer réellement et à tous ? Les réseaux de relations ne vont-ils pas mettre à bas une des rares mesures susceptibles enfin de remettre un peu d'ordre dans cette jungle. Pour l'instant la question reste sans réponse puisque précisément tout a été fait pour que cette mesure voit le jour en dépit des orientations officielles du ministre. De ce point de vue, les bonnes raisons juridiques masquent les vrais arguments. Aujourd'hui force est de constater que les groupes de pression de tous ordres et les attermolements de l'administration sont plus forts que la volonté d'un ministre. Au-delà de l'efficacité des sanctions, se posent peut-être aussi quelques questions fondamentales relatives à la démocratie dans notre pays et à L'Etat de droit.

Amélioration du dialogue chargeurs-transporteurs

Cette question réalise un des plus gros scores dans la catégorie " très important" (76%). Les répondants sont donc parfaitement conscients qu'une fois le cadre concurrentiel assaini la priorité va à la négociation, donc au dialogue avec les clients. C'est en effet là que se situent d'énormes

gains de productivité, mais un gisement de productivité qui ne peut être exploité qu'entre les deux partenaires économiques (temps d'attente, de chargement-déchargement, équilibre des flux, autres productivités). Un dialogue plus approfondi reposant sans doute sur des relations de confiance qui permet de trouver l'équilibre entre les gains de qualité et de productivité, l'équilibre entre la compétitivité et la rémunération du transporteur, l'équilibre enfin entre la flexibilité et la gestion rationnelle du parc de matériel et des hommes. On voit que la problématique des relations chargeurs-transporteurs s'est enrichie au cours de ces dernières années, qu'elle est mieux appropriée par les entreprises de transport mais qu'il reste encore d'énormes progrès à réaliser pour qu'elle trouve une concrétisation suffisamment significative dans les contrats et dans la pratique. C'est encore une preuve de responsabilité de la part du secteur qui montre qu'il n'attend rien de l'Etat pour négocier ses contrats et qu'il entend pleinement assurer sa liberté économique dans le cadre des rapports contractuels approfondis et durables avec les chargeurs. Mais entre une réflexion qui indiscutablement progresse et une mise en œuvre significative, il y a encore du chemin à parcourir. En effet, certains chargeurs se contentent encore trop souvent du seul critère du moins disant. Cet aspect de la régulation est très important, même si la responsabilité en incombe totalement aux acteurs. Précisément, c'est bien à travers une conception plus partenariale des contrats que se concrétisera l'internalisation des contraintes. Comme déjà souligné, les règles sont nécessaires dans le cadre d'un Etat de droit qui entend que la liberté s'exerce dans un cadre de régulation clair et équitable. Chacun sait bien, même si les contrôles sont nécessaires et indispensables, qu'il ne sera jamais possible - ni évidemment souhaitable - de mettre un gendarme derrière chaque camion. Les contrôles doivent bien sûr être renforcés et surtout plus ciblés, les sanctions plus efficaces, mais dans une société moderne c'est l'appropriation des règles qui est le meilleur garant de l'efficacité économique et sociale.

Améliorer la qualité

63 % des enquêtés jugent cet objectif très important. L'articulation avec la question précédente est facile. C'est en effet sur la qualité que se fera la différence de niveau et de prix de la prestation. Le marché banalisé se caractérise en période de croissance classique par une surcapacité de l'offre, ceci entraînant naturellement une course aux bas prix. Par contre avec l'évolution des modes de production, la transformation de la nature de la marchandise et les exigences du client, la différence ne pourra être réalisée qu'à travers la qualité. Une qualité demandée par le client mais une qualité qui sait aussi anticiper les besoins pour s'accorder pleinement avec les tendances à l'externalisation par les chargeurs d'une partie de la

logistique. D'un certain point de vue, le marché devient assez dual avec d'un côté des prestations de "transport sec" pour des marchandises générales ou des marchandises sans exigences de qualité (le plus souvent en lot complet) et de l'autre, des marchés plus pointus, plus exigeants en qualité et en hommes et nécessitant des prestations logistiques parfois complexes (sécurité, chargement, déchargement, reconstitution de lot, stockage, dessertes cadencées, flux tendus, etc.). Evidemment cela représente des investissements en temps, en argent et en hommes qui ne pourront sans doute pas être effectués par la totalité de la profession. Ceci étant, des entreprises sans superstructures pourront parfaitement subsister comme sous-traitants, là aussi dans le cadre de relations de confiance, reposant sur des conditions de rémunération satisfaisantes. Pour autant la qualité s'imposera pour eux comme pour les opérateurs logistiques. L'informatisation des flux d'information rend aujourd'hui beaucoup plus fine la gestion de la production et de la distribution. Ce phénomène a des conséquences considérables sur les transports qui deviennent désormais le maillon mobile de la chaîne de production et de distribution. Tout dysfonctionnement entraîne des conséquences très graves sur ces processus, d'où une exigence qualité qui ne cesse de croître d'autant plus que nos pays développés sont contraints de se recentrer sur les productions à haute valeur ajoutée. Cette complexification des processus est en même temps une chance pour le transport s'il sait, avec la qualité, s'intégrer de plus en plus dans l'organisation logistique des chargeurs.

Améliorer les compétences commerciales

C'est une prise de conscience manifeste que traduit le pourcentage (51%) des questionnés estimant ce domaine comme très important. En effet, chacun sait que le secteur a profondément évolué en particulier avec la libéralisation tarifaire. Les transporteurs sont désormais parfaitement conscients que la liberté économique implique une capacité à l'assumer. Cette capacité implique notamment de meilleures compétences dans le domaine commercial. Trop souvent encore des transporteurs acceptent du fret sans même réellement négocier, c'est évidemment inadmissible car cela concourt à la dégradation des prix et des marges. Trop souvent encore des transporteurs n'ont aucune politique commerciale et, par exemple, n'ont jamais pris le temps de rencontrer de manière approfondie leurs clients et encore moins de rencontrer des prospects. Cela supposerait de savoir négocier, donc des connaissances en matière commerciale et en matière de gestion. C'est précisément ces insuffisances qui rendent certains transporteurs frileux car ils craignent en fait de repartir avec des baisses de prix en acceptant de rencontrer leurs clients. Une telle attitude est globalement néfaste pour le secteur ; elle est néfaste pour les transporteurs

qui eux tentent de valoriser leurs prestations, en effet, leurs argumentaires sont grandement affectés par des comportements de collègues qui acceptent tout sans même discuter. L'argument du prix demeure trop souvent le seul élément de discussion et cela sans faire le rapport qualité-compétitivité de la prestation de transport. Il est légitime que les chargeurs tentent en permanence de tirer des gains de productivité sur l'activité transport-logistique, c'est même une obligation pour rester sur leur marché. Mais c'est aux transporteurs d'innover en matière d'offre et c'est aussi à eux de valoriser auprès du chargeur leurs prestations. De ce point de vue, la prise de conscience est certaine, elle ne suffit toutefois pas si les opérateurs n'ont pas la compétence nécessaire pour négocier véritablement. C'est bien ce que démontre la réponse à cette question. Il y a là un domaine prioritaire de sensibilisation et de formation.

Améliorer la formation des chefs d'entreprise

Cette réponse découle logiquement de la précédente, 49% la jugent très importante et seulement 14% la considèrent comme négligeable. C'est dire que les interrogés sont bien convaincus que l'évolution du secteur passe aussi par une appropriation de connaissances notamment dans le domaine commercial et celui de la gestion (comme on l'a vu précédemment). Une moitié des questionnés considère que la profession est mal formée. Il y a là des conséquences à tirer de cette appréciation tant pour les organisations professionnelles que pour les organismes de formation. C'est sans doute une appréciation largement partagée par de nombreux experts mais ce qui est intéressant c'est que les acteurs en soient eux-mêmes persuadés, c'est une preuve de modestie et de lucidité ; modestie, car ce sont des réponses de chefs d'entreprise, donc d'acteurs économiques qui ont quand même réussi socialement ; lucidité car ces chefs d'entreprise analysent clairement la faiblesse des dirigeants du secteur. Evidemment cela ne vaut pas pour tous mais vraisemblablement pour une bonne moitié (si l'on se réfère notamment au résultat financier du secteur). Jusque-là la formation a surtout concerné le personnel et notamment les conducteurs. Des efforts assez considérables ont été effectués pour ces derniers, c'était une nécessité. Par contre, quand on connaît la sociologie des chefs d'entreprise, on ne peut que s'étonner de la faiblesse des formations les concernant. Une majorité de chefs d'entreprise sont d'anciens chauffeurs ou ont commencé dans d'autres postes de début de carrière dans l'exploitation. C'est à la fois une force et une faiblesse du secteur. Une force car cela démontrent que le dynamisme du développement de l'activité est accompagné par la promotion des hommes qui l'assurent. La plupart des dirigeants connaissent parfaitement tous les mécanismes techniques du mode de production et peuvent donc le manager de manière très efficace. Par

contre, c'est aussi une faiblesse car cette connaissance des pratiques concrètes ne s'appuie pas assez sur des connaissances théoriques suffisantes en matière de gestion et en particulier en ce qui concerne le commercial et le domaine financier. Le mode de développement du secteur, économiquement et socialement très performant trouve cependant ses limites lorsque le chef d'entreprise ne parvient plus à maîtriser la gestion d'une croissance qui le dépasse. Cette réponse fait donc émerger une très forte demande de formation dont les organismes de formation transport auront à tirer rapidement les conséquences s'ils ne veulent pas que le vide soit occupé par d'autres.

Améliorer la formation des chauffeurs

Presque autant jugent cet aspect très important (45%). Voilà encore un score significatif de cette lucidité et de cette modestie ; on aurait, en effet, imaginer que les questionnés considéreraient les personnels moins bien formés que les dirigeants, il n'en est rien et l'insuffisance est jugée de la même manière ; c'est un résultat tout à fait remarquable qui interpelle une nouvelle fois les stratégies de formation ; certes, la formation des chauffeurs est entrée dans un processus d'amélioration, en particulier avec la FIMO et la FCOS et c'est tant mieux. Bien entendu, il s'agit d'une réponse à une question de portée un peu générale qui ne permet pas d'identifier clairement ce quelle recouvre. L'amélioration souhaitée peut constituer à un encouragement aux récents dispositifs en place mais il peut aussi révéler l'inadaptation structurelle entre les nouveaux besoins de conduite et le potentiel des chauffeurs disponibles. De ce fait, en dépit de l'extraordinaire effort de formation engagé, il semble bien que le secteur ne soit plus aussi attractif qu'auparavant ; c'est peut-être lié aux conditions concrètes de l'exercice du métier, à son image de marque mais également à l'inadaptation des processus de formation initiale. En regard de la situation globale de l'emploi, il est en tout cas paradoxal d'avoir à souffrir d'un manque de recrutement qualifié. De toute évidence, en dépit de l'effort signalé, des besoins de formation demeurent et c'est ce que démontrent les réponses à cette question. Il ne faudrait toutefois pas oublier que les responsables d'entreprise ont aussi d'énormes besoins et que certaines dérives constatées ne sauraient être mises sur le compte de l'insuffisance des personnels de conduite. La responsabilité du dirigeant est, elle aussi, souvent en cause. Le questionnaire met bien en évidence qu'une politique de formation ne peut être efficiente que si elle prend en compte les besoins des salariés conducteurs mais aussi ceux des patrons. Il ne faut pas oublier que beaucoup de chefs d'entreprise sont d'anciens chauffeurs. Leur réussite est la preuve que le secteur offre des perspectives de réussite sociale remarquables. Précisément ce taux de réussite sociale justifie d'autant plus

l'amélioration de la formation des chauffeurs (comme chauffeurs, mais aussi comme éventuels futurs patrons) et celle des dirigeants actuels.

Améliorer le dialogue social

Là encore, beaucoup reconnaissent qu'il y a insuffisance et que cette question est très importante (49%). On semble désormais convaincu que la valeur d'une entreprise dépend de la qualité du personnel (voir réponse ci-dessus à propos de la formation) et qu'on ne peut plus gérer les relations humaines comme il y a 20 ou 30 ans. Les conflits de 1996 et 1997 ont été des révélateurs de ce malaise social même si les P.M.E. ont été finalement assez peu affectées. Le secteur a sans doute d'abord besoin d'une reconnaissance, ceci globalement. Les chauffeurs sont aussi en quête de cette reconnaissance, dans et à l'extérieur de l'entreprise. Parfois il est vrai que les méthodes autoritaires ou le paternalisme font office de politique sociale. Certes, il ne s'agit pas de tomber dans l'excès et d'éliminer ce qui caractérise certaines relations de proximité et de confiance entre le salarié et le dirigeant. Cette dimension humaine est sans doute à préserver. Mais cela ne suffira pas. Aujourd'hui les chauffeurs ont un besoin de compréhension concernant leur entreprise, son mode de fonctionnement, sa stratégie et leur place dans cette stratégie. Par ailleurs pour leurs conditions sociales, ils n'acceptent plus que tout leur soit imposé sans information et sans discussion. La rareté des chauffeurs sur le marché du travail témoigne sans doute de l'urgence de ce dialogue social, tant au niveau des entreprises qu'aux autres niveaux géographiques. Il y va de la compréhension de l'activité, de l'image du secteur et de la bonne gestion des ressources humaines. Les enquêtes qualitatives permettent d'éclairer un peu cette réponse globale relative au dialogue social. Le transport routier reflète bien l'évolution en cours dans l'ensemble de la vie économique et sociale et les incertitudes quant à son ampleur et à sa durée.

Un changement de culture

Dans ce secteur le modernisme cohabite avec l'archaïsme ; de nouvelles activités, de nouveaux comportements apparaissent en même temps que subsistent les vieilles habitudes et des prestations d'un autre temps. Ainsi, coexistent le patronat de haut standing et l'artisan-travailleur ; les premiers parfois issus des grandes écoles, d'autres par formation initiale ou formation continue se sont appropriés les nouveaux concepts de gestion, d'autres enfin sont incapables du moindre calcul d'amortissement et constatent des mois après l'achat d'un véhicule neuf qu'ils ne peuvent faire face aux traîtes. A ce égard, le transport routier est assez représentatif de la diversité sociologique et de la diversité des compétences. A la fin du siècle

dernier l'ingénieur américain TAYLOR donna à la vieille théorie de la spécialisation d'Adam SMITH une application concrète si rigoureuse qu'elle bouleversa pour cent ans la productivité industrielle. La technique d'alors ne permettant pas de faire des machines-robots, c'est l'homme qui devint robot. Sa tâche consistait à exécuter, avec interdiction d'y apporter le moindre changement, le même geste élémentaire des milliers de fois par jour. L'interdiction d'innover était une donnée essentielle du système au sein duquel la répétition à l'identique était le secret du progrès de la productivité. L'innovation était réservée à l'ingénieur qui pensait le processus de production. Nous en sommes encore là dans certaines entreprises de transport, et malgré des expériences pour intéresser le personnel, trop de patrons moyens considèrent uniquement leurs employés comme des exécutants. Leurs rapports engendrent la défiance et provoquent à la moindre difficulté un réflexe de défense des droits acquis. Supportables en période de croissance économique régulière et de rythme modéré de progrès technique, cette organisation et cette pensée sont totalement inadaptées à une période de mutation. Sauront-elles changer à temps ?

La révolution de l'intelligence

La révolution actuelle est pourtant celle de l'intelligence, et la modernisation des activités productives nécessite non seulement des capitaux et des investissements matériels, mais aussi le supplément de matière grise indispensable à leur mise en oeuvre. De nouveaux modes d'organisation devront permettre de valoriser le potentiel humain des entreprises. Les structures tayloriennes devraient éclater progressivement au bénéfice d'organisations moins hiérarchisées et décentralisées. L'organisation de l'entreprise nouvelle laissera une place importante aux investissements immatériels qui joueront un rôle décisif dans la productivité et la compétitivité des entreprises (formation, communication interne et externe, recherche, innovation, structures commerciales). C'est dire combien le progrès technique appelle une évolution culturelle et sociale. Tous les acteurs devront s'adapter, à commencer par les partenaires sociaux, sauf à vouloir réduire leur action à un rôle de contestation sporadique. Le rôle de l'encadrement se trouvera modifié. Il s'exercera vis-à-vis d'équipes plus petites et mieux formées. Toute la grille des classifications professionnelles en sera profondément révisée. Un nouvel équilibre entre les initiatives individuelles et l'organisation collective devra être trouvé. C'est dans cette optique qu'il faudrait replacer le débat bien français sur l'Etat et le libéralisme. Regardons autour de nous, aux États-Unis, au Japon, chez nos partenaires européens ; chacun de nos concurrents, au mieux de ses intérêts, sait utiliser quand il le faut la

puissance de l'Etat. Gardons-nous de cumuler tous les inconvénients : bloquer l'épanouissement du dynamisme individuel et laisser s'affaiblir les mécanismes de régulation collective. Les facteurs d'inertie sont lourds. Ils ont été souvent analysés par les économistes et les sociologues.

Le combat contre l'immobilisme

Le plus grave d'entre eux : la quête de l'immobile. Elle est partout. A l'école où pour beaucoup, parents et enseignants, le savoir est un, formé sur un socle de vérités immuables insuffisamment en prise avec les transformations économiques et scientifiques. L'intelligence est partout : intelligence dans la recherche pour susciter le progrès scientifique et technique, intelligence dans la perception du marché et dans la promotion des produits, intelligence enfin dans la valorisation des potentialités humaines pour être plus compétitif et plus créatif. Les technologies nouvelles ne pourront être pleinement valorisées que si est mise en place une nouvelle organisation privilégiant l'utilisation de la matière grise, les investissements intellectuels et la maîtrise de l'information. L'entreprise devra se réformer. Elle devra être à l'écoute des technologies, des marchés et du personnel. Liée à un certain état de la société et de la technique, l'organisation scientifique du travail semble avoir épuisé, dans les pays occidentaux développés, son potentiel de gain de productivité. Les produits et les procédés seront largement améliorés grâce aux suggestions recueillies. Il s'agit aussi de motiver le personnel et d'augmenter son efficacité en favorisant l'esprit d'équipe. Ce modèle d'organisation, plus décentralisé, plus souple, suppose, pour réussir, un accroissement de l'effort de formation dans les entreprises.

Des raisons multiples pour le changement social

Plusieurs raisons militent en faveur d'une meilleure gestion du champ social : des motifs économiques, financiers ou plus simplement sociaux. Dans le secteur qui emploie beaucoup de main-d'œuvre, les coûts salariaux représentent une part non négligeable des coûts de production (entre 20 et 30 %), le social, entendu en tant que facteur de production, justifie donc une observation plus pointue qu'actuellement. Cette dimension est évidemment insuffisante, car les conditions d'utilisation de la main-d'œuvre sont aussi souvent un facteur de distorsion en matière de concurrence (entre pavillons, entre techniques entre entreprises) ; ces modalités de gestion du personnel peuvent aussi porter atteinte à la collectivité (conséquences des nuisances et problèmes de sécurité), enfin certaines de ces conditions sont socialement inacceptables. La plupart des raisons évoquées précédemment sont connues, mais il s'en ajoute de

nouvelles aujourd'hui. Nos sociétés modernes en pleine mutation se caractérisent par une capacité d'appropriation des techniques et des méthodes dans des délais de plus en plus voisins et les différences de compétitivité des produits se font le plus souvent sur la qualité des hommes. Les transformations des méthodes de production et de commercialisation impliquent toujours plus de responsabilité, de créativité de la part des salariés ; les métiers et les qualifications se transforment et les techniques de management du personnel subissent de profonds changements.

La formation fait émerger de nouvelles exigences

Parallèlement, l'extraordinaire élévation du niveau culturel fait émerger de nouvelles attentes et même de nouvelles exigences de la part de ce personnel mieux formé et plus apte à maîtriser son processus de travail. Les nouveaux salariés aspirent dans le travail à une qualité de vie, à une qualité de relation dans le travail, à un certain épanouissement, voire à un enrichissement. Les anciennes méthodes de gestion marquées par un certain paternalisme, par le taylorisme ou encore par des organisations trop hiérarchiques, sont remises en cause au profit des relations qui mettent en valeur les individus et leur permettent d'utiliser toutes leurs potentialités. Certes, dans beaucoup d'entreprises subsistent des organisations et des modes de fonctionnement toujours très hiérarchiques et/ou archaïques, mais le monde bouge et cette évolution est incontournable. Avant d'être une crise économique, technique ou financière, la crise actuelle est une crise culturelle et sociale, c'est à dire une crise d'adaptation des hommes à une nouvelle donne. Les chefs d'entreprise du TRM ont pris conscience de ce phénomène structurel depuis peu de temps, sans doute depuis moins de 10 ans ; peut-être depuis la libéralisation du secteur qui contraint désormais à assumer complètement sa responsabilité économique et à tirer le meilleur parti possible des moyens de production dont le social est un élément fondamental. Le profil des chauffeurs a notoirement changé, l'image du métier aussi, aujourd'hui les méthodes paternalistes sont en voie d'obsolescence. Les gains de productivité nouveaux et la qualité résident pour une grande part dans les méthodes de gestion des ressources humaines. Il faut désormais dialoguer là où hier l'argument d'autorité suffisait. Beaucoup de chefs d'entreprise le comprennent. Ils savent que le dialogue social, loin d'être uniquement une contrainte, peut être un extraordinaire levier de la modernisation sociale dans l'intérêt des salariés mais aussi dans l'intérêt de l'entreprise.

Moderniser la profession

43 % la jugent très importante ; ils ne sont que 13% à la négliger. Cette question est assez générale mais elle recouvre sans doute les différents aspects déjà abordés, voire d'autres. Cela traduit le sentiment général que la profession a besoin d'évoluer pour mieux s'adapter à un contexte en mutation permanente. L'impermanence caractérise l'environnement et les situations figées ne permettent plus de rester performants dans tous les domaines (social, économique, financier, etc.). Les chefs d'entreprise éprouvent donc plus ou moins confusément la nécessité d'une évolution à la nouvelle donne. Dans les enquêtes de nature plus qualitative, il apparaît que les dirigeants du TRM, trop pris par les tâches quotidiennes, regrettent de n'avoir ni le temps, ni les moyens suffisants pour resituer leur action dans une vision prospective. De manière instinctive, ils sentent bien que le monde évolue, que le transport subit de plein fouet les évolutions de l'économie. Ces chefs d'entreprise tentent de s'y adapter au jour le jour, ils y réussissent d'ailleurs assez bien si l'on s'en tient aux parts de marché de la route. Cependant ce mode de développement "à vue" ne semble plus suffisant. Concrètement certains se posent la question de leur positionnement sur le marché, de leur rentabilité, voire même de leur avenir ; faut-il continuer de se développer, faut-il se spécialiser, faut-il trouver des modes de coopération avec d'autres entreprises, comment se mettre en capacité de répondre aux nouvelles exigences quantitatives et qualitatives des chargeurs ? La plupart sont convaincus que le secteur doit assumer une mutation à peine entamée mais qu'elle ne pourra s'effectuer sans vision claire de l'avenir. On sent bien que le secteur fait émerger une demande sociale d'analyse des transformations économiques et sociales et au-delà de la prospective. Par ailleurs, dans ce souhait de modernisation, les champs de réflexion ne sont plus compartimentés. Les champs économiques, organisationnels ou sociaux sont désormais pris en compte de la même manière et de façon articulée. La modernisation économique apparaît à un nombre croissant complètement interdépendante de la modernisation sociale. C'est ce que traduit par exemple une remarque qui revient souvent "quand on saura payer nos chauffeurs, on aura une autre efficacité et une autre image". Dans le même temps, ils sont bien persuadés que le progrès social ne peut se faire sans tenir compte d'un environnement concurrentiel, d'où les interrogations sur le positionnement du marché afin de trouver une rentabilité qui permette de financer la modernisation et le progrès social. Il est bien entendu difficile d'interpréter les réponses à une question aussi globale, tout au plus peut-on simplement en retirer que les dirigeants du secteur sentent bien cette nécessité de s'adapter à la nouvelle

donne économique, sociale et réglementaire. Les questions suivantes éclairent aussi le sens de cette réponse.

Améliorer l'organisation des entreprises

C'est une priorité pour 41% ; cela donne un contenu plus précis aux réponses sur la modernisation. Les questionnés analysent bien les insuffisances à cet égard. Le secteur a un besoin de rationalisation et de formalisation de cette recherche d'efficacité. Le pragmatisme érigé en méthode de fonctionnement ne suffit plus. Certes, beaucoup d'entreprises offrent une flexibilité maximale mais c'est parfois au prix d'un manque de qualité et de rentabilité. Il ne s'agit sans doute pas de supprimer toute flexibilité, c'est un atout pour le secteur que de savoir répondre aux demandes non programmables des clients. Toutefois, le processus de production du service transport ne peut reposer exclusivement sur la flexibilité. Le coût en est trop élevé pour les entreprises notamment lorsque les taux de chargement deviennent insuffisants, les temps de chargement et d'attente trop excessifs, sans parler des risques inhérents à la sécurité des personnels et des autres usagers de la route. "Dans le transport on ne peut rien prévoir" c'est parfois la doctrine organisationnelle de certaines entreprises. C'est évidemment caricatural. Certes, le transport suppose la prise en compte des aléas et ils sont nombreux, mais on ne peut faire reposer toute l'organisation sur la gestion des imprévus. Un minimum d'organisation est indispensable pour rentabiliser le matériel, gérer les conditions de travail et tirer une bonne rentabilité de l'entreprise. Dans tous les secteurs de la production et même des services, c'est l'industrialisation qui permet de dégager des gains de productivité. Pour parvenir à l'industrialisation du mode de production, l'anticipation et la planification sont indispensables. De ce point de vue l'activité de messagerie-express a donné depuis longtemps l'exemple avec la massification des envois sur des hubs. C'est également vrai pour d'autres prestations logistiques, la gestion du stockage par exemple. Pour le transport physique proprement dit, l'organisation de relais afin de mieux gérer le social, de gagner en rapidité et de mieux amortir le matériel, ne peut se faire sans programmation, ce qui signifie donc un minimum d'organisation. D'autres exemples pourraient évidemment illustrer le propos.

Se regrouper pour les achats

Encore un score intéressant pour ceux qui placent cet objectif au rang des priorités (39%), c'est sans doute la prise de conscience que la valorisation des prestations - pourtant indispensable - trouve inévitablement ses limites

et qu'il convient de travailler autant sur les prix que sur les coûts. Pour les achats, il est certain que la plupart des entreprises sont handicapées compte tenu de la structure du secteur ; il est évident que l'atomisation de la profession ne permet pas d'accéder à la meilleure compétitivité en matière d'achats de matériel, de fournitures ou encore de services. Certes, le marché est de plus en plus concurrentiel pour les fournisseurs, ce qui permet à la plupart des entreprises de transport d'obtenir certaines réductions mais certainement pas à la hauteur de ce qu'il serait possible en massifiant les achats. L'atomisation coûte très cher ; dans la structure des coûts, les achats représentent au moins 50% (carburant, pneumatiques, entretien, péages, assurances, matériel roulant, etc.) ; si l'on compare les prix obtenus par les P.M.E. à ceux des plus grandes entreprises, les écarts sont considérables. Une massification qui permet par exemple la capacité d'achat par 10 permettrait d'obtenir sans aucun effort particulier une réduction de 5 à 10%. Ce qui est évidemment énorme en égard à la faiblesse de la rentabilité de l'activité. Cet objectif de compétitivité des achats débouche nécessairement sur des regroupements afin d'obtenir des effets d'échelle ; cette démarche de regroupement est un fait assez nouveau dans la profession où l'individualisme caractérisait - et caractérise encore - bien les comportements. L'attachement quasi affectif à certaines marques, à certains fournisseurs, est désormais remis en question. Pendant longtemps les transporteurs ont été convaincus d'avoir les meilleures filières d'approvisionnement. Avec la banalisation des produits et des progrès techniques, les P.M.E. se rendent désormais compte que tous les achats sont techniquement équivalents et que les services sont également très proches. Les transporteurs prennent aussi conscience qu'ils peuvent eux aussi tirer parti de la concurrence. Pour cela encore faut-il pouvoir suffisamment massifier les approvisionnements ce qui suppose des rapprochements avec d'autres entreprises et une homogénéisation des achats. A titre d'exemple, dans une même entreprise de 20 véhicules on peut trouver jusqu'à 3 ou 4 marques de camion, ce qui ne tend pas à la rationalisation des politiques d'achat et d'entretien ; certes, plusieurs marques peuvent faire jouer la concurrence mais il n'est pas nécessaire de diversifier autant pour un si petit parc. Le plus grand obstacle à la constitution de groupement d'achat est l'hétérogénéité des matériels et des services. Tout regroupement dans ce domaine exige en effet des efforts de rationalisation et de massification autour du produit de base. Eu égard à l'individualisme de la profession, le score de cette question est très encourageant.

Développer le conseil aux entreprises

35% de réponses "très important". Les pourcentages d'importance accordée à cette question et aux suivantes baissent mais ils ne sont cependant pas négligeables ; on constate que les entreprises sont lucides quant à leur besoin de connaissances qu'elles peuvent satisfaire par la formation mais aussi par le recours au conseil. Une certaine réticence se manifeste souvent pour utiliser l'expertise des consultants extérieurs ; cela est sans doute dû à la sociologie des chefs d'entreprise. Beaucoup en effet viennent du terrain, ils ne doivent leur succès qu'à leur travail et à leur intuition. De ce fait, ils se méfient de toute tentative de théorisation. Il faut aussi convenir qu'ils entretiennent un certain complexe vis-à-vis des diplômés ; de la même manière, ils éprouvent une certaine réticence vis-à-vis de tout apport théorique extérieur. Beaucoup considèrent encore détenir l'exclusivité de la réussite du développement du TRM, ils ne souhaitent donc pas que leur savoir-faire soit théorisé et encore moins banalisé ; pourtant si la personnalité et la compétence du dirigeant sont des éléments fondamentaux dans le succès des P.M.E., il n'en demeure pas moins que ce savoir-faire est largement vulgarisé et que finalement les particularismes sont à peu près inexistantes. Le conseil se développe dans toute l'économie, en dehors du secteur, chez les chargeurs ou même dans les grandes entreprises de transport. Il commence seulement à s'installer auprès des P.M.E.. Souvent d'ailleurs lorsque la situation l'impose, c'est hélas parfois trop tard ; pour passer de l'audit curatif à l'audit préventif il faudra encore un peu de temps. La diffusion se fera d'ailleurs d'elle-même lorsque les entreprises auditées feront elles-mêmes la publicité de ce type d'intervention. A noter cependant que l'audit pénètre quand même les P.M.E. lorsqu'elles s'engagent dans la voie de la certification, c'est d'ailleurs une obligation, ou encore en cas de regroupement, puisque là aussi le diagnostic sur la situation de l'entreprise est nécessaire. Le conseil en transport s'installe progressivement en tant que moyen d'éclairage sur les moyens de moderniser les entreprises. Jusque-là, le conseil logistique était surtout réservé aux chargeurs. Les grands groupes de transport y font appel depuis une dizaine d'années ; ce n'est que tardivement que des entreprises moins importantes ont utilisé ce moyen. Ces réponses, bien qu'encore faibles, sont toutefois encourageantes.

Se regrouper pour échanger sur les méthodes et la gestion

24 % seulement de réponses "très important" sur cette question mais 75% de "moyennement important et très important". La mutualisation des connaissances progresse, certes lentement, mais elle progresse dans un milieu caractérisé par un très fort individualisme. Il suffit d'ailleurs de participer à des réunions de chefs d'entreprise pour se rendre compte qu'on s'ouvre progressivement à l'expérience des autres. D'une certaine manière,

les responsables économiques du secteur commencent à admettre désormais la théorisation de la gestion alors qu'il y a encore seulement quelques années la plupart ramenaient tout à l'intuition et à l'expérience individuelle. Cette théorisation admise, émerge désormais une demande d'appropriation. On l'a déjà vu à travers la question relative au niveau de formation des chefs d'entreprise ou à travers d'autres questions. Tant que les entreprises étaient persuadées que la gestion ne s'apprenait pas, il était inutile de tenter de transmettre des connaissances à ce sujet. D'où, d'ailleurs, la faiblesse quantitative et qualitative des plans de formation. Mais sous l'effet de la modernisation de certains, beaucoup ont commencé à s'interroger sur l'efficacité du pragmatisme érigé en principe systématique de gestion. Certes, on peut constater des différences de performances sur un même marché, c'est le jeu classique de la concurrence, mais quand ces différences offrent un tel champ de dispersion on ne peut que s'interroger. C'est ce que fait actuellement la profession et ce que traduit sans doute cette réponse. On admet désormais qu'il faut comprendre, échanger, théoriser. C'est nouveau et c'est tant mieux pour le secteur même s'il y a encore du chemin pour le passage à l'acte dans des proportions significatives.

Peu de dispersion dans les réponses et une exceptionnelle cohérence

Les réponses détaillées, ainsi que leurs traitements à plat et croisés, figurent en annexes. Comme déjà supposé dans l'enquête qualitative, les dispersions sont faibles. Les réponses sont en effet homogènes et relativement concentrées. Si l'on examine les réponses ayant recueilli des pourcentages supérieurs à 50% pour les réponses "très important", on constate que les écarts se situent dans une fourchette d'une dizaine de points. C'est dire s'il y a une grande cohérence dans les opinions des répondants. Les dispersions sont beaucoup plus fortes entre les différentes questions : écart de plus de 60 points entre les réponses aux questions et seulement de 10 points entre les réponses à l'intérieur d'une même question. Il faut encore préciser que seules les réponses "très important" ont été analysées. Les chiffres de la totalité des réponses mettent en évidence l'écrasement de la dispersion sur la totalité des appréciations ; en effet, si l'on prend en compte les qualificatifs "très important" et "moyennement important" alors les pourcentages évoluent de 80 à 99%, ce qui rend l'analyse beaucoup moins fine que sur le seul qualificatif "très important". De ce fait, l'analyse croisée des réponses n'apporte pas grand chose. Par contre l'analyse des écarts entre les réponses aux différentes questions est, elle, particulièrement intéressante car elle démontre comme indiqué dans le dépouillement ci-dessus une exceptionnelle cohérence des opinions en matière de régulation. On aurait pu ainsi imaginer que les

transporteurs pointerait le doigt uniquement sur les faiblesses de régulation relevant de la responsabilité de l'Etat et minimiseraient leurs propres responsabilités. Certes, les scores les plus importants sont réalisés sur les aspects qui mettent en cause la gestion publique, il ne faut cependant pas oublier que sur la question qui fait l'objet du plus petit score "très important" (24%), à savoir, "regroupement pour échanges de méthodes", on obtient un résultat particulièrement significatif de 74% en ajoutant les réponses "très important" et "moyennement important".

Conclusion

Cette enquête réalisée auprès de 2 500 entreprises du TRM a reçu un très fort taux de réponses (près de 30%) ce qui traduit sans doute l'intérêt de la profession pour la modernisation du secteur. Cette enquête avait pour objet de vérifier la demande sociale de régulation de la part de la profession et de valider un certain nombre d'hypothèses théoriques évoquées ci-dessus.

Premier élément important : les professionnels font émerger une importante demande de régulation, c'est une très forte préoccupation des professionnels, préoccupation qui articule bien les champs économiques, sociaux et réglementaires. Cette demande de régulation a pour but d'assainir les conditions de concurrence en tenant compte de l'environnement européen. La profession à travers ce sondage est demandeur de simplification réglementaire, d'harmonisation, de contrôle et de sanction. Le message est clair vis-à-vis des Pouvoirs publics qui parfois peuvent justifier leurs hésitations par certaines réactions professionnelles. Il n'y a donc plus à hésiter dans ce domaine.

Deuxième élément majeur : la cohérence des réponses. Les questionnés identifient parfaitement la responsabilité des différents acteurs et les différents problèmes à régler. La transformation des relations avec les chargeurs vient au premier plan, c'est le signe que le secteur est conscient qu'il doit pleinement assumer sa liberté économique et qu'il doit transformer de manière durable et approfondie ses rapports avec ses clients. C'est en effet là que se situent les réserves de productivité.

Améliorer aussi le dialogue social, c'est ce qui ressort des préoccupations des dirigeants. C'est aussi significatif de la prise de conscience du rôle stratégique des salariés et sans doute en particulier des chauffeurs. De ce point de vue, il semble bien que nous assistions depuis quelques années à une modification radicale vis-à-vis du social ; longtemps considéré comme seule variable d'ajustement des conditions économiques, le social apparaît désormais comme stratégique. Les transporteurs se rendent compte que

l'appropriation des outils techniques et des méthodes est désormais en voie de banalisation et que la différence se fait essentiellement sur les hommes. Le social devient d'une certaine manière un axe structurant de cette régulation même si la responsabilité incombe pour l'essentiel à la profession.

Enfin moderniser la gestion, développer les compétences commerciales, se regrouper, se former, tels sont les souhaits principaux qui émergent de cette enquête. Là encore, une grande lucidité, une grande cohérence et une bonne vision sur ce qu'il convient de faire pour assurer l'avenir d'une profession.

Certains experts ne seront sans doute pas surpris par l'analyse du secteur mais ce qui est important ici c'est que ce sont les chefs d'entreprise eux-mêmes qui portent un jugement pertinent sur la profession. Beaucoup d'enseignements pourront être tirés de ces réponses, dans la profession d'abord mais aussi au niveau des Pouvoirs publics, chez les salariés et chez les chargeurs.

8. Les axes structurants de la régulation

8.1. principes

Pour résumer, les actions à entreprendre peuvent être regroupées autour de quatre axes :

- L'assainissement du cadre concurrentiel réglementaire
- L'évolution structurelle et la modernisation du secteur
- La transformation des relations chargeurs transporteurs
- Le progrès social

L'assainissement du cadre concurrentiel réglementaire

Progressivement, il faut tendre vers un certain désengagement de l'Etat en agissant pour une transformation de comportements, l'Etat se recentrant sur les champs qui mettent réellement en cause l'intérêt général et qui pèsent sur les conditions d'exercice de la collectivité, à savoir :

- sécurité,
- environnement,
- aspects sociaux mettant en cause la sécurité.

A terme, on peut espérer que les entreprises auront internalisé la nécessaire modernisation sociale et son formidable enjeu. Même si la responsabilité de la gestion des règles et leur respect incombent *en partie* à l'Etat, il convient d'associer les partenaires économiques. En effet, la prévention, l'internalisation des risques sont certainement plus efficaces que la seule sanction. Il ne s'agit d'ailleurs pas de supprimer les contrôles et les sanctions, bien au contraire, mais de les rendre plus efficaces, plus ciblés à partir du comportement général des entreprises.

La dynamique européenne

Une réflexion sur la régulation n'aurait évidemment aucun sens sans prise en compte de cette dimension spatiale essentielle qu'est l'union économique. L'assainissement du marché français ne peut en effet se faire sans tenir compte de l'environnement européen, surtout avec le développement des échanges au sein de l'Union économique. La dimension européenne concerne non seulement les flux intra-communautaires mais depuis peu le cabotage ; il faut y ajouter les implantations et les prises de participations qui ne changent pas la nationalité des entreprises mais qui en modifient la structure capitaliste et de ce fait l'europanisent. L'intégration de la dimension européenne

exige cependant qu'on évite deux attitudes néfastes : soit, celle qui consiste à tout attendre de l'Europe en refusant de s'engager dans des évolutions tant qu'elles n'auront pas été décidées pour toute l'Europe, soit inversement, à ne réfléchir et à n'agir qu'en fonction du seul marché français. L'Europe ne se construit pas qu'à Bruxelles à travers les décisions politiques et administratives ; elle se construit tous les jours avec l'évolution des entreprises et des pratiques. De ce point de vue la construction doit être interactive. L'Europe influence forcément les politiques des États et des acteurs économiques mais les stratégies menées dans chacun des pays viennent aussi peser sur les orientations de la communauté. Il s'agit, certes, de libéraliser mais aussi d'harmoniser afin de retrouver un cadre de concurrence permettant à chacun d'exercer sa liberté économique dans un cadre plus respectueux des règles de concurrence et de l'intérêt général. L'approche de la construction du marché unique européen impose de trouver un équilibre entre l'harmonisation des règles et la libéralisation du marché. Les différents pays dosent leurs exigences relatives à ces deux termes en fonction de leur conception politique, de leurs traditions et de leurs intérêts nationaux. Trop souvent la démarche de construction de l'Europe repose sur l'analyse détaillée mais parcellaire de chaque élément constitutif de la régulation alors qu'il conviendrait d'abord de se mettre d'accord en préalable sur les grands principes et les priorités. Chaque pays a aussi tendance à amender progressivement ses textes nationaux et non à se placer délibérément dans le cadre futur de règles harmonisées, si ce n'est communes. Plutôt que d'opposer une stratégie d'harmonisation à une logique de libéralisation, il est sans doute préférable de s'engager dans une stratégie de simplification acceptant de ce fait le principe de supranationalité.

Une démarche de simplification

Comme souvent signalé, la complexité sert trop souvent d'alibi pour freiner la mise en place d'une régulation européenne commune. On peut regretter cette approche que l'on pourrait qualifier de technocratique. Par exemple, le fait de mener des années durant des discussions sur l'harmonisation des conditions d'accès à la profession de transporteur routier a quelque chose de relativement vain et abstrait lorsque l'on sait que nous n'avons pas au sein de l'Europe une définition commune du transport routier et des droits et devoirs des transporteurs. Ainsi, par exemple, alors que nous sommes parvenus à déterminer ensemble des conditions de capacités financières, à fin 1999, rien n'est encore réellement appliqué en France. Le décret 97-1018 du 6 novembre 1997 qui avait durci les conditions de capacité financière a été annulé dans une circulaire du 21 décembre 1998. Un nouveau projet de décret a été élaboré pour tenir

compte des montants minimaux définis dans la Directive européenne du 1er octobre 1998. Mais à mi-1999, la profession est en fait toujours régie par le décret du 6 juillet 1992. Le nouveau décret est enfin sorti en août 1999, mais il reste maintenant à l'appliquer. En fait, d'après une étude du CNR, seulement 62% des entreprises respecteraient les nouveaux seuils, ce qui expliquerait les atermoiements de l'administration. On pourra objecter que les minima européens ont évolué, que cela a demandé du temps pour la transposition dans le droit français, mais en réalité cette règle fondamentale pour la régulation n'a jamais été appliquée alors que ses principes figuraient dans la LOTI de 1982. De tels atermoiements ne renforcent pas la crédibilité d'un cadre de régulation européen. La complexité et les atermoiements militent pour une rénovation profonde des approches de la régulation des transports, la formulation d'un cadre européen et une réforme profonde des outils nationaux de régulation dans cette perspective.

Une méthodologie fondée sur les convergences

La recherche des convergences, tant au niveau national que communautaire, doit être une priorité. L'habitude est plus souvent d'insister sur les différences et les divergences. En effet, sur le plan national, le corporatisme - à la fois revendicatif et réglementaire - prend une place trop large dans la définition des politiques. Le paradoxe veut, qu'au-delà de toute réflexion d'ensemble, les pays ne défendent tantôt des mesures libérales, tantôt des mesures d'harmonisation préalable suivant les métiers considérés. La recherche des convergences doit donc porter principalement sur les grandes lignes de la régulation du marché des transports, question évidemment essentielle. C'est certainement grâce à un grand pragmatisme - et notamment à partir d'une analyse des pratiques nationales, des spécificités géographiques et historiques - que l'on peut parvenir à réfléchir sur les convergences possibles et tout simplement nécessaires. Une telle orientation doit donner lieu à une réelle évaluation des règlements français relatifs aux transports. On ne peut se résoudre en effet ni au volume, ni à la complexité des règles, encore moins à l'absence évidente de motif légitime à leur existence. Un tel travail d'évaluation est tout autant indispensable que la définition d'objectifs centraux assignés à la régulation. Ce sont ces objectifs qui sont maintenant abordés en tenant compte tant des réalités nationales que de la dimension européenne.

Des objectifs simples

Comme déjà évoqué, quatre domaines constituent le champ privilégié de la mise en œuvre de cette philosophie : la réglementation économique, la fiscalité, les normes techniques et la sécurité, l'accès à la profession.

Pour l'accès dans la profession et la réglementation économique qui précise les modalités d'exercice, il conviendrait d'unifier autour du concept d'opérateur de transport et ceci dans une approche intermodale faisant abstraction des spécialités et modes. Les réglementations particulières ne devraient subsister que si elles sont réellement fondées par des spécialisations ou des aspects techniques.

Pour la fiscalité, il est urgent de tenir compte des différences entre pays tant en matière de fiscalité spécifique que de la fiscalité générale ; dans ce but, un statut fiscal particulier pour le pavillon européen doit être défini pour, d'une part, permettre une réelle harmonisation des conditions de concurrence, d'autre part, pour faire face à la montée des pavillons hors Union (pays de l'Est en particulier). Il s'agit de la fiscalité spécifique portant sur le gazole, sur les véhicules et sur les péages mais aussi de la fiscalité générale portant sur les entreprises et les salaires.

Pour les normes techniques et la sécurité, il convient de s'orienter vers un concept de sécurité européenne qui se déclinera en normes techniques et règles communes (véhicule européen par exemple).

Toute réglementation n'a d'intérêt que si son efficacité est régulièrement évaluée. Cela suppose en préalable qu'un contrôle soit mis en œuvre ; de ce point de vue encore il conviendrait d'accepter la supranationalité et de mettre en place une instance de coordination européenne pour harmoniser les pratiques.

Enfin, faute de transferts de compétences, on devra harmoniser le niveau et les modalités de sanctions afin d'égaliser les conditions de concurrence et d'imposer la prise en compte de l'intérêt général.

8.2. Infrastructures

Comme on l'a vu précédemment la fiscalité est souvent traitée sans tenir compte de son impact sur la régulation. C'était vrai jusqu'à maintenant, notamment vis-à-vis des droits d'accises, c'est moins vrai depuis la reconnaissance du principe du gazole utilitaire. La tarification des infrastructures relève davantage des logiques de gestion des équipements que des logiques de régulation. Cette question des équipements doit être traitée d'un double point de vue, d'une part, dans la perspective d'une harmonisation des conditions de concurrence, d'autre part, dans la perspective d'une meilleure prise en compte de l'intérêt général. Les Pouvoirs publics sont le principal acteur dans ce domaine qu'il s'agisse du choix des investissements d'infrastructures, de leurs modalités de financement, de leur tarification. Cet aspect est évidemment important compte tenu des effets structurants sur l'aménagement du territoire, des effets sur l'environnement, des conséquences économiques et répercussions sur l'emploi. Précisément la question a été assez peu traitée d'un point de vue économique et social global en dépit des orientations des textes de 1934, 1949 et 1982 ou plus récemment de la loi dite Voynet sur l'aménagement du territoire. La dimension intermodale a été négligée du fait de l'opposition des lobbies. Chaque secteur ou technique de transport entend en effet conserver la maîtrise totale de ses orientations stratégiques. Les tentatives de mise en perspective sur le long terme ou d'articulation se sont résumées à des mesures d'affichage. Les Pouvoirs publics doivent donc définir le cadre du développement des infrastructures mais ils doivent le faire de manière claire et démocratique. C'est sans doute au parlement qu'il revient de décider des orientations globales afin de permettre à l'Etat de disposer de la légitimité nécessaire. Une loi d'orientation sur les infrastructures, révisées régulièrement par exemple tous les 5 ans, couvrant tous les modes serait sans doute un outil indispensable. Ce serait en quelque sorte une loi de programmation s'appuyant sur des schémas à long terme européens et nationaux qui aurait pour objectif de donner une cohérence à l'ensemble. L'Etat joue là son rôle aménageur même si cela ne signifie pas pour autant qu'il doive systématiquement financer les équipements. Certains équipements d'intérêt public qui n'atteignent pas les seuils de rentabilité souhaitée doivent pouvoir bénéficier de crédits publics. L'Etat doit sans doute repenser les modalités de financement en sollicitant davantage l'utilisateur et moins le contribuable (ce qui aura pour effet non négligeable de contribuer à la baisse des prélèvements obligatoires).

Le bon et mauvais exemple des autoroutes

Le financement des autoroutes serait à cet égard assez exemplaire si on n'avait pas contraint les sociétés concernées à investir sur des axes non rentables et parfois socialement inutiles. Ce financement a permis de doter la France d'un réseau désormais performant. Certes, globalement on constate un désengagement progressif de l'Etat en matière d'infrastructures routières, mais cela s'opère surtout par transfert sur les collectivités locales ce qui globalement ne change pas grand chose pour le contribuable. L'Etat aménageur ne doit pas confondre ce rôle avec celui de gestionnaire-régulateur de l'usage de l'infrastructure. Cette fonction de régulation est indispensable pour optimiser l'utilisation de ces infrastructures, définir les conditions de concurrence des exploitants, les principes de la tarification d'usage de ces infrastructures. Cette fonction devrait être assumée par des autorités indépendantes des tutelles (un peu sur le modèle de RFF). Cette autorité aurait donc à gérer les conditions de concurrence : règles, contrôles, sanctions. Aujourd'hui l'Etat - en fait surtout l'administration - veut tout faire et fait tout par confusion des rôles et manque de compétences et de légitimité.

Ceci vaut pour le fer, la voie d'eau, l'aérien, le TRM, le TRV et même le transport urbain. En matière de charges d'infrastructure, il sera difficile d'imputer la totalité des coûts (31), il ne s'agit pas seulement de problèmes méthodologiques mais aussi de situations économiques. En effet, les coûts subiront une double hausse, celle résultant de l'amélioration des conditions d'exercice de l'activité (effet régulation) et celle découlant d'une plus forte imputation des charges d'infrastructures (effet financement et environnemental).

Ne pas se perdre dans la méthodologie

Le débat sur les aspects méthodologiques mérite donc d'être relativisé (notamment en ce qui concerne le choix entre la méthode au coût total et celle au coût marginal social) dans la mesure où la monétarisation de certains coûts indirects relève davantage d'un choix politique que de capacité d'expertise (nous ne manquons pas par ailleurs d'évaluations scientifiques). En outre, l'internalisation par les coûts est insuffisante comme mode de régulation, car il convient aussi d'influencer les comportements (en matière de sécurité par exemple).

(31) OEST - Evaluation des externalités des transports - 1995

Tenant compte de la difficulté à internaliser tous les coûts d'infrastructures et environnementaux, il est nécessaire cependant de tendre vers une harmonisation entre les modes, les entreprises et les pavillons. C'est à la puissance publique de gérer cette harmonisation, ce qui signifie que tous les modes doivent être placés dans les mêmes conditions. L'Etat doit donc maîtriser totalement sa fonction de décideur en matière de choix d'infrastructures et de modalités de financement.

L'assainissement réglementaire et l'imputation plus équilibrée des charges d'infrastructure ne seront pas suffisants pour moderniser le secteur, mais c'est un passage obligé. Il faudra bien entendu aussi que le secteur se restructure et pour l'essentiel cette responsabilité lui incombe.

8.3. Modernisation du secteur

La restructuration vaut pour la route et la voie d'eau, la modernisation pour tous les modes y compris l'aérien. Du fait des évolutions structurelles, la surcapacité tend à s'accroître (surtout en nombre d'entreprises, parfois en cale). L'objectif n'est pas de regrouper pour regrouper, encore moins de le faire par des voies étatiques, mais de favoriser la constitution de pôles économiques suffisamment solides et compétents pour s'adapter à la demande dans des conditions satisfaisantes pour toutes les parties en cause. Cette restructuration ne peut se dicter ou s'imposer, elle sera le fruit de l'action des acteurs ; elle ne peut non plus prendre des modalités uniformes ; la recherche de coopérations entre entreprises prendra des modalités juridiques très variées et elle ne se limitera pas seulement à l'hexagone. Entre l'extrême atomisation actuelle et une concentration autour de quelques oligopoles, il y a sans doute place pour une démographie moins éclatée. La coopération n'est pas un but en soi, l'objectif est de s'adapter à la demande dans le respect des intérêts de chacun. Cela signifie par exemple qu'à côté de grands groupes d'origine française, à vocation européenne, subsistera sans doute encore un artisanat fort mais assaini. Entre les deux, il n'y aura de place que pour des P.M.E. performantes, bien calées dans des niches par spécialités ou zones géographiques.

Une concentration inévitable

Il est certain que le nombre d'entreprises est le facteur le plus déstabilisant et qu'il est la cause première de la spirale, baisse des prix, détérioration des marges, non-respect des règles, mauvaises conditions sociales. Si l'Etat n'a pas à se substituer aux acteurs, il peut par contre aider ceux qui ont à entreprendre cette structuration (en donnant y compris l'exemple dans le champ des entreprises qu'il contrôle).

La modernisation vaut pour tous les modes, y compris pour le fer et la voie d'eau. De ce point de vue, l'assainissement des conditions de concurrence ne suffira pas à redonner une dynamique au développement durable de ces modes, pas plus que la clarification quant au développement et au financement des infrastructures ; ces deux derniers aspects sont indispensables mais non suffisants. Il convient ensuite d'organiser, en tout cas de faciliter, la coopération entre les modes et de redynamiser le fer comme la voie d'eau.

La complémentarité

Il est évident que la route occupe et occupera une place dominante. La tendance à la généralisation "du poste à poste" impose à un moment ou à un autre le recours à la technique routière. En outre, sur longue distance la route va continuer de traiter la très grosse partie des marchés. Le portefeuille des chargeurs est donc maîtrisé à 90% par les routiers ou les entreprises à vocation routière. L'avenir du fer, comme de la voie d'eau passe donc par la route. Des modalités nouvelles de coopération sont donc à trouver, le rail comme la voie d'eau devant démontrer leurs pertinences technique et économique sur les transports massifs à longue distance. Le ramassage, la distribution, les prestations logistiques sont le domaine privilégié de la route. Un double effort est à accomplir, un effort de compétitivité de ces modes (certains passent par des investissements mais pas tous) et un effort d'adaptation à la demande. Il faudra pour cela réaliser des améliorations en matière de capacité de gestion, de dynamisme commercial et d'innovation dans le domaine des ressources humaines. Pour ce qui concerne le fer, une remise à plat s'impose ; il faut en effet acter que l'objectif de l'équilibre budgétaire n'a presque jamais été atteint en 25 ans, que la dégradation du fer a été continue et que la collectivité ne peut s'estimer satisfaite de l'utilisation de cette technique.

Une étape avec la création de RFF

Désormais débarrassée de la gestion de ses investissements du fait de la création de RFF, l'entreprise doit se consacrer à ce qu'elle sait le mieux faire, à savoir la gestion des flux massifs sur longue distance et ne plus s'investir inutilement dans des créneaux qui ne sont ni de sa vocation, ni de sa compétence, ni de sa culture. Par ailleurs, la gestion de toutes les activités au sein d'une même entité juridique engendre une confusion des responsabilités et des coûts. L'activité Fret devrait donc relever d'une entité propre. L'ouverture du réseau ferré à d'autres opérateurs (en application de la Directive 91-440) devrait être un élément de dynamisation du rail. Par ailleurs, des groupements d'acheteurs routiers doivent être favorisés et la coopération fer-route renforcée. Il est clair que les routiers maîtrisent l'essentiel du portefeuille commercial, il est tout aussi clair que leurs performances pourront difficilement être remises en cause, dès lors, autant envisager des modes de coopération entre les deux modes qui seront profitables à l'un et à l'autre, sans parler évidemment du profit qu'en tirerait la collectivité. La restructuration est donc tout autant interne au TRM qu'intermodale puisque le paysage se remodèle autour d'un concept d'opérateur de plus en plus amodal.

8.4. Relations chargeurs-transporteurs

En s'appuyant sur des expériences réussies de partenariat, il ressort que la transformation des relations chargeurs-transporteurs est l'élément le plus fondamental de l'évolution de la régulation. Aujourd'hui du fait des difficultés économiques, donneurs et prestataires ont trop souvent tendance à ne prendre en compte que l'élément prix, certes important, mais insuffisant dans une relation chargeur-transporteur. La mentalité d'acheteur se substitue à celle de logisticien et de partenaire ; la mentalité de vendeur se substitue à celle d'industriel de services transport. Le prix bas devient alors le seul élément de discussion et chaque transporteur n'a pas d'autre moyen pour enlever un marché que de proposer des prix toujours plus bas, hypothéquant ainsi les résultats financiers et le contraignant à des conditions d'exploitation hors norme.

C'est donc un changement culturel qu'il faut favoriser. L'acte de transport n'existe pas en tant que tel, il n'existe qu'en rapport à une marchandise, laquelle ne prend sa valeur marchande qu'une fois transportée ; une solidarité d'intérêts se révèle objectivement entre le chargeur et le transporteur ; le prestataire transport apparaît aussi comme le représentant de ce chargeur auprès du destinataire. Avec l'évolution structurelle de la production, la demande transport se sophistique, elle s'exprime dans un champ géographique plus vaste, le transport est donc un élément de plus en plus stratégique de la chaîne de production et de commercialisation. Un produit de qualité ne peut s'accommoder d'un transport médiocre. La qualité devient un enjeu déterminant pour la conquête des marchés.

De nouvelles valeurs ajoutées

Cette qualité est le fruit de l'action de tous : producteurs et sous traitants, transport y compris. Le partenariat, qui ne confond pas les intérêts mais qui identifie ceux qui sont communs, permet d'engager des procédures qui transforment les rapports à l'acte transport en précisant mieux, les attentes du client, les contraintes et les moyens à mettre en œuvre ; ainsi le prix intervient au terme d'un processus et non au départ. C'est l'occasion de rechercher une nouvelle valeur ajoutée à partir de la demande du client, de détecter ensemble des gisements de productivité (chez le chargeur, chez le transporteur et chez le destinataire qui doit être associé).

Au-delà, c'est une remise en cause des méthodes d'analyse, de production, de gestion et des politiques commerciales. Plusieurs voies peuvent conduire à ce partenariat de qualité, la procédure ISO 9002, des labels ou

des procédures contractualisées directement entre chargeurs et transporteurs. Toutes les procédures doivent être encouragées dès lors qu'elles favorisent la qualité, en particulier la procédure 9002. Cependant cette procédure est parfois inadaptée aux petites entreprises du transport, tant du point de vue méthodologique que du point de vue de son coût. Il conviendrait donc de faciliter le renforcement des réseaux de qualitiens conseil en vue de disposer d'experts maîtrisant bien la méthodologie qualité mais connaissant aussi la réalité technique, économique et sociale du transport. L'Etat devrait encourager les efforts dans ce sens. De façon fort légitime les opérateurs s'interrogent sur les stratégies possibles pour se positionner au mieux sur les marchés via la qualité.

L'enjeu de la qualité

Mais encore beaucoup trop de transporteurs se persuadent cependant que leur savoir-faire actuel et leurs relations privilégiées avec leurs clients sont suffisants pour assurer la pérennité, voire le développement de leur entreprise. Il faut toutefois savoir que la fidélité moyenne d'un chargeur ne dépasse pas 4 ou 5 ans. Pourquoi une telle mobilité ? Quelles sont les exigences nouvelles des clients qui les font changer de transporteur ? Certains diront le prix. Bien entendu, la question de la compétitivité ne saurait être mise de côté quand toute notre économie est soumise à l'impérative nécessité de rechercher en permanence des gains de productivité pour résister à la concurrence, notamment internationale. Pour autant, ce n'est pas le seul critère pris en compte par les chargeurs comme l'ont d'ailleurs démontré plusieurs études de **l'IFRET(32)**. La qualité est en effet un facteur de plus en plus déterminant pour le chargeur. Pourquoi en effet développer des stratégies de qualité pour la production si la logistique n'est pas à la hauteur du produit ? Un produit de qualité est celui qui bénéficie également d'un service transport qui n'altère pas sa qualité et qui au contraire peut encore le valoriser. Chacun sait bien par exemple que les flux tendus ne sont pas seulement un phénomène de mode ou un phénomène lié au loyer de l'argent. Dans des périodes de forts taux d'intérêt, bien évidemment les chargeurs avaient des raisons supplémentaires de ne pas immobiliser inutilement les stocks. Toutefois depuis que les taux d'intérêt ont atteint des niveaux historiquement très bas, la tendance à la tension des flux n'a pas été remise en cause. Là aussi c'est sans doute que des raisons plus fondamentales exigeaient des délais à la fois de plus en plus réguliers et de plus en plus rapides. Sans presque s'en apercevoir, et c'est bien dommage, les transporteurs offrent aujourd'hui des prestations pour les lots complets qui correspondent au niveau de l'express il y a une quinzaine d'années. Aujourd'hui, par exemple, sur 500 km, la tendance moyenne pour la plupart des

marchandises est de réaliser du jour A-jour B. La question des délais n'est pas seule en cause en matière de qualité. La qualité du matériel, le confort de la marchandise, la sécurité, le retour d'information pour ne citer que quelques éléments sont des paramètres indispensables à prendre en compte pour la meilleure satisfaction de la demande. Pour faciliter cette qualité, des procédures ont été mises en place, notamment à travers la certification ISO 9002. Mais ce n'est pas encore suffisant car le client veut également une offre adaptée à la nature de ses flux et de ses rapports commerciaux avec le client final. C'est pourquoi les chargeurs imposent des cahiers des charges très élaborés pour structurer l'offre de transport. Nos économies modernes, qui génèrent des productions porteuses de valeurs ajoutées de plus en plus élevées, ne peuvent plus se satisfaire de services de transport médiocres. Le transport est partie intégrante du processus de production et de commercialisation.

L'effet régulation de la qualité

Ceux qui n'ont pas encore compris cette évolution se destinent inévitablement à devenir de simples tractionnaires. Ils assureront des prestations banalisées dont évidemment le rendement financier sera relativement faible. Pour valoriser sa propre prestation, pour se placer sur les marchés rémunérateurs, l'opérateur n'a plus le choix. La qualité n'est plus le supplément d'âme ou la démarche procédurière qu'on subit, c'est devenu un élément stratégique pour les entreprises qui veulent conserver leur portefeuille de clients et le développer tout en assurant une meilleure rentabilité financière à leur activité. Ce travail sur la régulation traite à dessein de la qualité. En effet, la régulation ne saurait être une fin en soi, elle n'est qu'un moyen pour tendre vers l'optimum économique et social, le mot social étant pris ici dans une acception large puisqu'il intègre l'intérêt économique global et l'intérêt général. Précisément, il y va de l'intérêt général de disposer d'un outil de transport performant pour permettre le débouché de nos produits. Le système de transport n'a d'intérêt qu'en référence à de nouvelles exigences de nos systèmes de production et de distribution. La meilleure régulation ne peut faire l'impasse sur le besoin de modernisation de nos entreprises, cette modernisation reste pour l'essentiel de leur responsabilité même si le cadre de régulation peut la faciliter. De ce point de vue, la qualité est au cœur de la problématique de modernisation. C'est cette démarche qui permettra à nos entreprises de sortir du marché banalisé de la traction et ainsi de se donner les moyens d'une meilleure rentabilité. La différence se fera de plus en plus sur la qualité des prestations, indissociable de la qualité des hommes, dirigeants et salariés. C'est là que convergent l'intérêt social et économique.

8.5. La nouvelle priorité du social

C'est une évidence que de constater que le social ne figure pas au rang des terrains prioritaires, pourtant la construction de l'Europe en dépend largement. "L'Europe est un objectif commun qui doit fonctionner comme un mécanisme commun de coordination entre agents économiques, politiques et sociaux" **J. SGARD (33)**. A moins évidemment de considérer que la dimension sociale est essentiellement individuelle et qu'elle ne nécessite aucune régulation collective. "Cette stratégie qui consiste à résoudre des problèmes individuels sans résoudre les problèmes collectifs ... a un sens qui est celui d'entretenir le lien social dans des conditions désespérées." **O. Favereau (34)**. Articuler des problématiques complexes est pourtant un exercice obligé pour les entreprises. D'où l'importance des "fonctions d'articulation et de médiation" **J.F Six (33)**. Depuis le contrat de progrès, le secteur est sans doute en moyenne plus vertueux mais l'écart des comportements ne cesse de s'accroître dans tous les domaines qui caractérisent les conditions d'exploitation de l'activité y compris, et peut-être surtout, dans le domaine social. On sait bien que le social est la principale variable d'ajustement dans un marché dérégulé. Cet écart croissant, sources d'inégalités sociales, fausse aussi l'environnement concurrentiel. Tout progrès social est donc hypothéqué, d'une part, par cet écart, d'autre part, par l'insuffisance de bouclage économique. C'est précisément ces deux facteurs qui sont à l'origine du conflit de 1997. De nombreuses raisons à cela, la principale étant que lors de la négociation 1996 seul l'aspect social a été traité et encore dans quelles conditions ! On a alors simplement oublié d'effectuer le bouclage économique. Compte tenu de la situation financière des entreprises, il était évident que le relevé de conclusions laborieusement élaboré pour mettre fin à la grève de 1996 ne pouvait conduire qu'à l'échec. Il fallait être bien naïf pour imaginer que les problèmes étaient résolus. En fait le seul aspect tangible de ce mouvement de 1996 est la mise en place du CFA (congé de fin d'activité). Mise en place difficile mais réelle et dont on ne peut contester le bien-fondé en regard des conditions de travail des conducteurs concernés ; ceci étant, il faut bien prendre en compte que ce dispositif durera ce que dureront les régimes de retraite et préretraite, lesquels risquent d'éclater d'ici 10 ou 15 ans, faute de financement. Et ce n'est malheureusement pas une loi qui pourra annuler une évidence démographique et financière.

(33) J.Sgard - Déceptions à l'Est - 1998

(34) O. Favereau - Premiers entretiens de l'emploi – ANPE - 1999

(35) J.F. Six - Le temps des médiateurs – 1990

Les conditions de négociation du conflit de 1996 ont été à certains moments un peu surréalistes. Le politique a pris le pas sur l'intérêt social et celui de la profession. D'une certaine manière, cet accord ou plus exactement ce conglomérat d'accords a porté un sérieux coup à la démarche du contrat de progrès, démarche volontariste, complexe mais cohérente. De ce point de vue, en isolant le social de la problématique économique, on était presque certain de parvenir à l'incohérence globale.

" Tirer les leçons d'un conflit, en éviter un autre ?"

Dans un ouvrage sorti par l'**IFRET** début 1997 c'était déjà la question posée sur la couverture de ce livre. Beaucoup savaient que rien n'était réglé, qu'un nouveau conflit était possible à tout instant. Il faut dire que l'affaire de la prime de 3 000 F, symboliquement très forte, n'a pas été particulièrement bien gérée par la partie patronale et qu'elle a grandement participé à nourrir la dégradation du climat social dans certaines entreprises. Le conflit était donc inévitable faute de traitement satisfaisant de la question fondamentale du temps de travail et de sa rémunération. La sortie des décrets jetait d'ailleurs davantage de troubles que d'éclairage ; ils substituaient en grande partie le réglementaire à une démarche contractuelle. On le sait, ces décrets auront la même efficacité que les précédents. Ils satisfont ceux qui les commandent, ceux qui les rédigent mais n'ont aucun effet sur la régulation ; c'est la régulation virtuelle érigée en principe mais dans un environnement économique qui lui est bien réel. D'où le décalage permanent entre les textes et la pratique, d'où les inégalités de concurrence.

Dès la signature des accords de 1996, le conflit de 1997 était en quelque sorte programmé. Ce dernier conflit de 1997 a permis une réappropriation du social par les organisations professionnelles et syndicales et des avancées significatives en matière de rémunération. Cependant le bouclage économique reste toujours très aléatoire puisque le dispositif nouveau de régulation reposait surtout sur une immobilisation des véhicules en infractions très graves qui, à l'été 1999, n'a toujours pas vu le jour ; heureusement le contexte économique de 1998 relativement porteur, a permis de financer ces mesures mais la question se reposera tôt ou tard.

Changer de méthodes

Si l'on veut réellement sortir du psychodrame français permanent, il convient alors de s'attaquer sérieusement, durablement et de façon cohérente aux vraies questions en tentant de bien les cerner. Pour cela il

serait d'abord nécessaire de faire l'état de l'art des pratiques sociales actuelles dans le TRM en effet le modernisme côtoie encore l'archaïsme social, la pensée managériale dogmatique, l'excès de sacralisation et l'anti-démocratie d'entreprise. Pour **C. Tapia**, la dispersion des pratiques sociales n'a jamais été aussi importante. Outre cette dispersion, il y a plutôt reculé par rapport aux premières avancées du contrat de progrès dans le domaine du temps de travail, c'est ce que démontre l'enquête officielle du ministère des transports - **SES** . L'urgence est donc d'abord de mettre à plat ces pratiques. Il s'agit de faire un bilan réel de l'application du contrat de progrès et ceci dans toutes les entreprises et si possible de façon contractuelle. L'accord de novembre 1994 est en effet un accord contractuel, il n'appartient donc pas à l'Etat de s'immiscer dans la gestion de cet accord.

C'est aux parties à procéder à une évaluation approfondie systématique et encore une fois contradictoire de l'application de l'accord qu'elles ont signé (ce qui n'interdit pas d'adresser copie à l'administration). C'est ce bilan qui est indispensable, sinon toute nouvelle avancée sociale restera, elle aussi virtuelle et les écarts ne cesseront de s'agrandir menaçant à terme les emplois socialement plus favorisés.

Programmer de nouvelles étapes du progrès social

A partir d'une évaluation sérieuse, il sera possible de dire quelles sont les avancées concrètes et raisonnables.

On le sait, le chemin du progrès social dans le secteur est long et difficile car il faut à la fois resserrer la dispersion des conditions sociales et faire aussi progresser l'ensemble.

C'est possible si on fait preuve de réalisme, de détermination et si on inscrit dans le temps les différentes étapes nécessaires. Bien entendu, il faudra aussi tenir compte de l'ouverture totale du marché européen, c'est à dire prendre en considération la libéralisation du cabotage effectif depuis le 1er juillet 1998 et ses effets économiques et sociaux. Là aussi une évaluation régulière s'impose. A partir de cette évaluation on pourra intégrer cet élément dans la négociation sociale. Faire l'impasse sur cette donnée c'est prendre le risque de la délocalisation et ou de l'affaiblissement du pavillon français et des emplois qu'il génère ; bien sûr on peut faire comme si l'Europe n'existait pas, faire uniquement du franco-français mais pour combien de temps ? A quel prix pour les entreprises et pour l'emploi ?

Intégrer cette dimension, ce n'est pas renoncer au progrès social, c'est au contraire élargir la problématique pour avancer réellement en France et en Europe. A cet égard, à terme, nous n'éviterons pas le moment venu une négociation paritaire européenne.

Procéder au bouclage économique des mesures sociales

Tout progrès social a nécessairement un coût, coût qui peut être amorti de différentes façons : par une amélioration de la productivité, par des allègements fiscaux ou encore par une augmentation des prix ; mais il est indispensable de quantifier les conséquences financières de toutes mesures sociales sauf à négliger tout concept de gestion. Des hypothèses, des scénarii doivent être établis car les solutions peuvent être multiples et il s'agit de choisir le meilleur compromis entre les intérêts économiques et sociaux dans l'intérêt des entreprises comme des salariés. Compte tenu des efforts à entreprendre, il faudra sans doute solliciter les différentes sources de financement. Établir des scénarii ne signifie pas lire dans le marc de café ou établir des plans figés mais mesurer les conséquences économiques des hypothèses sociales afin d'en prévoir les modalités de gestion. Il ne servirait à rien de trouver des compromis sociaux si les mesures décidées ne s'appliquent qu'à un nombre limité et ne modifient pas l'attitude globale de l'entreprise (domaines social, économique et réglementaire). Enfin, et peut être surtout, il importe de prendre des sanctions immédiates et significatives à l'égard des fautes graves.

Installer le débat social sur les entreprises

L'objectif est de transformer concrètement les conditions des salariés au niveau des entreprises, les mesures ou accords nationaux ont besoin d'abord d'une appropriation par l'entreprise et d'une adaptation en fonction à la fois des réalités et des spécificités. Rien ne peut se régler totalement à l'échelon central. En outre, chacun a intérêt à ce que les entreprises internalisent la problématique sociale comme élément de dynamique et de dialogue et non comme une contrainte subie. Par ailleurs, compte tenu de la structure de la profession, il est évident que la diversité des entreprises rend cette adaptation indispensable ; le national (demain l'Europe) doit définir un cadre, une orientation et des objectifs, lesquels devraient ensuite se traduire par des accords d'entreprise. On peut adopter une autre démarche notamment ignorer l'état des conditions sociales, définir de nouveaux objectifs, faire l'impasse sur le bouclage économique et la régulation. On peut même recommencer les scénarii 1996 et 1997 et sortir de nouveaux décrets, voire de nouvelles lois tout aussi peu appliquées (ou mieux non sortie comme la loi sur l'immobilisation immédiate) que

l'arsenal réglementaire précédent. Certes, un nombre non négligeable d'entreprises ont dans le cadre du contrat de progrès et des négociations de 1997 effectué un énorme effort d'abord de transparence puis de progrès sur les temps de service (notion nouvelle apparue en 1997) et sur la rémunération de base. La question se pose toutefois de savoir si nous n'avons pas atteint les limites des avancées franco-françaises. En effet, avec le cabotage, on ne peut difficilement imposer nos règles aux opérateurs étrangers ; on constate malheureusement avec l'échec des discussions paritaires sur le temps de service que l'harmonisation européenne demandera encore de longs efforts.

8.6. Conclusion

On voit bien que la régulation actuelle a atteint ses limites et que bon nombre de dispositifs sont, soit obsolètes, soit inefficaces, soit inappliqués. Comment en effet parvenir à une modernisation réglementaire, à une transformation sociale si dans le même temps il n'est pas possible de faire un bouclage économique. Et comment faire ce bouclage économique, si le mode de gestion courant consiste à se mettre en dehors des règles afin de tirer encore un peu plus les prix vers le bas. Comment sortir de ce cercle vicieux ? Les transporteurs sont à la fois victimes et acteurs de ce processus. Victimes, car ils subissent une concurrence déloyale permanente, acteurs, parce qu'ils n'ont pas d'autres possibilités que de s'aligner sur les normes du marché. En fait la régulation s'appuie sur un dispositif réglementaire complètement théorique et beaucoup ont compris qu'il fallait mieux courir le risque de ne pas le respecter plutôt que d'avoir à supporter des coûts impossibles à répercuter dans les prix. A cette modernisation réglementaire s'ajoute la modernisation sociale ; une modernisation qui doit tenir compte du caractère "mobile" de cette profession en manque d'identité, de légitimité et qui peut transformer sa solitude en isolement, puis en conflictualité **(36) P. Diribarne - (37) J.F Revah** - avec en particulier la baisse programmée des temps de service. Mais là aussi, alors que beaucoup d'entreprises sont engagées dans la voie du progrès social, d'autres s'en tiennent délibérément à l'écart, profitant ainsi d'un avantage de compétitivité anormale. Non seulement les règles sont parfois inadaptées mais le contrôle de leur mise en œuvre est le plus souvent incohérent. Et quand, par hasard, les contrôles sont efficaces, certaines entreprises savent jouer du chantage à l'emploi pour obtenir un adoucissement des sanctions.

(36) P. Diribarne - La logique de l'honneur - 1993

(37) J.F Revah - Discours de la solitude volontaire - 1999

Alors pour se donner bonne conscience, on pratique la "controlite" tout azimut, à propos de tout et de n'importe quoi, sans réellement tenir compte des facteurs de déstabilisation du marché. Il faudrait pour cela mieux connaître la réalité économique du secteur, cibler davantage sur les entreprises hors normes et surtout sanctionner efficacement. En bref, sanctionner moins et mieux. Car, même en période de faible activité économique, il est possible de dégager une croissance pour les entreprises mais à condition de ne pas mettre un chauffeur là où il en faudrait un et demi. N'oublions pas que l'éventail des durées de travail va de 200 à 300 heures par mois **(38) Hamelin**. La profession a retenu des étapes de réduction de temps de travail. C'est ce seuil qu'il faut faire respecter à **toutes** les entreprises. C'est notamment sur le social que se joue la compétitivité puisque ce poste représente plus de 25% des coûts.

Dépasser le stade de l'expérimentation

Depuis plusieurs années des efforts importants sont engagés pour assainir l'environnement concurrentiel. Cependant l'assainissement ne concerne qu'une minorité d'entreprises. Pour **(39) E. Bourdieu** (philosophe). C'est cependant un champ d'expérimentation exceptionnel pour évaluer une nouvelle conception de la régulation qui s'efforce d'articuler dimension économique et sociale. Comment en effet sortir de cette force de l'habitude qui veut que les règles ne sont faites que pour les minorités et comment vaincre la résistance au changement "fruit de l'habitus" ? **(40) P. Bourdieu** (sociologue). Pour la première fois depuis le contrat de progrès, le social est considéré comme un aspect structurant de la régulation. L'accord du 23 novembre 1994 entraîne d'ailleurs une mise à plat des conditions de production et souvent une réorganisation de cette production. Reste cependant la majorité des entreprises qui appliquent peu ou pas le contrat de progrès. Dès lors se pose la question d'une redéfinition d'une régulation qui puisse être applicable et appliquée à l'ensemble de la profession et en intégrant la libéralisation du cabotage européen. Quel contenu à cette régulation, quel équilibre trouver entre les dimensions économiques et les aspects sociaux ? Quels sont les aspects les plus structurants de cette régulation future pour les transporteurs et quel niveau d'adhésion des acteurs à cette évolution ? C'est notamment à ces questions que tente de répondre l'enquête dont les résultats sont donnés en annexe.

(38) Hamelin - Enquête INREST 1983 et 1993

(39) E. Bourdieu - Savoir-faire : contribution à une théorie dispositionnelle de l'action - 1998

(40) P. Bourdieu - Contre-feux - 1998 et Questions de sociologie – 1981

9. Synthèse conclusion

D'un point de vue général, on s'aperçoit que les modèles d'explication traditionnels, théorie libérale classique, modèle keynésien, modèle marxiste et plus récemment théorie monétaire sont insuffisants pour fournir les clés d'explication des différentes crises de la régulation. Depuis la crise de 1929, il est clair que des interdépendances sociales économiques et spatiales ne cessent de se renforcer. Il est de plus en plus inopérant d'isoler un des facteurs explicatifs du développement surtout avec la complexification des processus de production-distribution et l'accroissement des échanges internationaux. Si le maintien des grands équilibres est indispensable, il n'en demeure pas moins que l'évolution des revenus, la situation de l'emploi et la donne sociale en général sont tout autant constitutifs d'un système de régulation. Mais cette régulation n'implique pas nécessairement l'intervention directe et permanente de la puissance publique. L'Etat doit se concentrer sur son intervention dans les champs d'intérêt général, définir les règles du jeu et ensuite laisser une totale liberté aux acteurs économiques. Cette liberté ne peut être exercée pleinement que si les règles sont claires. D'une certaine manière plus la liberté est grande, plus les règles définissant les espaces de cette liberté doivent être précises, applicables, appliquées. Les règles ne sauraient cependant être figées car l'environnement évolue (par exemple : la prise en compte de la problématique environnementale) et l'objectif n'est pas d'imposer par la force mais de permettre l'internalisation des contraintes par les acteurs. C'est donc une conception évolutive et interactive de la régulation qu'il convient de mettre en place pour éviter l'obsolescence des cadres réglementaires. L'objectif de ce cadre doit viser un triple objectif, la prise en compte de l'intérêt général, l'optimum économique et le progrès social. Tout déséquilibre au profit de l'un (exemple excès de fiscalité) se retourne contre les autres (exemple : insuffisance de compétitivité et trop de prélèvements sur les revenus) et inversement (exemple : dérive des salaires et des prix provoquant des dérives inflationnistes et des contre-chocs déflationnistes). Dans le transport en général, il est évident qu'après la sortie d'un cadre très réglementé sinon étatisé, nous restons encore dans une situation confuse, caractérisée par l'intervention de « L'Etat régulateur » et de L'Etat intervenant économique. L'Europe a pourtant imposé la libéralisation mais elle a été davantage vécue en France comme une contrainte que comme une chance. Nous subissons au lieu d'anticiper. Dans le TRM, nous demeurons encore dans un cadre de régulation obsolète et virtuelle. Certes, le secteur ne manque pas d'efficacité mais son

rendement financier est faible, les progrès sociaux insuffisamment significatifs et sa structure trop éclatée. L'un des principaux facteurs explicatifs réside dans le rapport aux règles qui permet trop souvent des gains de productivité illicites et qui empêchent ou freinent la recherche de gains licites (qualité, structure, social). L'enquête réalisée auprès de 2 500 entreprises (800 réponses) démontre qu'il existe désormais une demande explicite de régulation de la part des opérateurs, demande qui se structure autour d'un certain nombre d'exigences :

- allégement de la fiscalité,
- harmonisation européenne,
- simplification,
- contrôles plus égalitaires,
- sanctions plus efficaces.

Les acteurs sont conscients de leurs propres responsabilités et placent en priorité l'amélioration du dialogue chargeurs-transporteurs, le développement de la qualité, les compétences commerciales et le dialogue social. Le social devient donc une variable de modernisation ; cela traduit une évolution relativement importante dans les mentalités depuis une dizaine d'années. Finalement les acteurs eux-mêmes confirment le recentrage des fondements théoriques de la régulation qui devrait reposer de manière plus équilibrée sur le pôle d'intérêt général, le pôle économique et le pôle social. Compte tenu du champ spatial privilégié que constitue l'Union économique, seul un système résolument européen permettrait d'atteindre ces objectifs et d'harmoniser les conditions de concurrence. Cette perspective sous-entend que la supranationalité prendra le pas sur les intérêts nationaux et sectoriels. Deux champs justifient sans doute une priorité particulière : la fiscalité et le social. Sur le plan fiscal, les phénomènes de délocalisation en cours, les distorsions de concurrence devraient imposer la mise en œuvre d'un régime fiscal spécifique au transport à des fins d'harmonisation au sein de l'Union économique mais aussi pour résister aux pavillons hors Europe. Sur le plan social, l'intégration du marché européen rend également urgente cette harmonisation. Faute d'accord entre les partenaires, la directive européenne (projet paru au JOCE du 17-2-1999) va dans ce sens mais elle est insuffisante dans ses ambitions et ses modalités d'application. Inévitablement, le social justifiera des négociations européennes paritaires - réussies - pas seulement sur les concepts de temps de travail mais sur l'ensemble des conditions de travail et de rémunération.

ANNEXES

Thème de la recherche :
prospective de la régulation du TRM
et interactions économique et sociale

Objectif de la recherche

Il s'agit d'abord d'identifier les dysfonctionnements actuels de la régulation dans ses dimensions économique et sociale, ensuite d'identifier les éléments structurants et interactions sociale et économique d'un système de régulation futur tenant compte de l'environnement européen.

Calendrier

- Avril-mai : recherches bibliographiques
- Juin- juillet : enquêtes qualitatives auprès d'une trentaine de chefs d'entreprise et de conducteurs
- Août : envoi et exploitation de l'enquête quantitative auprès de 7 000 entreprises du TRM.
- Septembre : rédaction du rapport

Méthodologie

Compte tenu de la complexité du sujet et de l'objectif, il sera nécessaire de lier approche théorique et enquêtes (qualitative et quantitative).

1. A partir d'une recherche bibliographique, il sera élaboré une synthèse des principaux dysfonctionnements de la régulation.

L'objectif est d'identifier les décalages entre le cadre théorique de régulation et la pratique des opérateurs, d'en analyser les interactions et conséquences socio-économiques.

2. Enquête qualitative : une trentaine de chauffeurs et chefs d'entreprise seront interrogés pour tenter de dégager les facteurs explicatifs de la crise de régulation. Il s'agit d'une enquête qualitative visant à faire émerger les faiblesses fondamentales du système de régulation et d'identifier les variables économiques, sociales et réglementaires qui pourraient structurer un futur système de régulation.

3. Enquête quantitative : un questionnaire sera mis au point en utilisant les éléments de la recherche qualitative. L'objectif est d'évaluer le niveau d'adhésion à un nouveau système de régulation réellement applicable et qui articulerait les aspects sociaux et économiques.

4. Le travail final fera la synthèse :

- du cadrage général sur l'analyse de la régulation
- de l'enquête qualitative
- des résultats de l'enquête quantitative
- enfin le rapport tentera un essai de théorie de régulation économique et sociale intégrant le champ européen et définira les perspectives d'application à moyen terme.

5. Comme d'habitude un groupe de suivi sera mis en place, il comprendra D. Debatisse, chercheur au CNRS, C. Reynaud, Directeur de recherche INREST, J.P Deneuille, Délégué général de la FNTR, J.L. Amato, Président de l'Unostra. Ce groupe aura pour mission de s'assurer de la démarche méthodologique et de participer à l'analyse des résultats de cette recherche.

La notoriété d'IFRET et d'IPT peut nous permettre d'espérer un taux de réponses très important : sans doute autour d'un millier.

| |
|-----------------------------|
| Organisme demandeur: |
|-----------------------------|

OGC logistique en concertation avec IPT et IFRET

Direction d'études : Gaston Bessay

OGC Logistique - Institut d'organisation, Gestion,
Conseil en logistique transport - SARL
10, rue Yvonne Drouin - 60940 CINQUEUX
Téléphone et fax 03 44 70 19 76
SIREN 397 852 829
APE NAF 741 G
RIB – EURL - OGC Logistique 000255592662 - BNP Mouy
5, Place Coutrel - 60250 Mouy

BIBLIOGRAPHIE,

liste des ouvrages cités

- Bauchet P. - Le transport international dans l'économie mondiale – 1992**
- Bauchet P. -La politique communautaire des transports - 1993**
- Bellier S - Typologies du management - 1998**
- Bernadet M. - Laserre J.C. - Le secteur des transports, compétitivité - 1985**
- Bernoux P.- La sociologie des organisations - 1985**
- Bessay G. - OEST -Perspectives 2005-1988**
- Bessay G. – CNT - TRM : crise ou renouveau - 1990**
- Bourdieu E. -Savoir-faire : contribution à une théorie dispositionnelle de l'action - 1998**
- Bourdieu P. - Les structures sociales de l'économie - 2000**
- Bourdieu P. - Contre-feux - 1998 et Questions de sociologie – 1981**
- Colin J. -La polarisation des espaces européens - 1994**
- Commission européenne - Le développement futur de la politique des transports - 1992**
- DAEI-SES - Enquête temps de travail DAEI-SES**
- Descoutures P. - Frontières de l'argent - 1999**
- D'Iribarne P.-La logique de l'honneur - 1993**
- Favereau O.- Premiers entretiens de l'emploi – ANPE - 1999**
- Fribourg M. - Pertinences socio-économiques des nouvelles technologies – 1997**
- Hallenbrauner – CGP - Perspectives transport 2010**
- Hamelin P. - Enquête INREST 1983 et 1993**
- Hamelin P. -INREST - 1997**
- Hamelin - Ribeil - Vauclaire- Professions en devenir - 1992**
- Hatchel A. et Tapia C. -Introduction à la psychologie sociale - 1989**
- IFRET - Enquêtes chargeurs - 1997**
- Chapon J. - Les Cahiers de l'Observatoire n° 99 - 1993**
- Lacey E. - Transports routiers, réglementation ou concurrence - 1990**

Moreau J.N. - Pensée unique - 1999.

OEST - Evaluation des externalités des transports - 1995

Pisani - Rapport - Vers une stratégie européenne des transports - 1991

Pisani - Groupe transport 2000 - "Vers un réseau européen" - 1991

Revah J.F. -Discours de la solitude volontaire - 1999

Reynaud C. - Ouverture des pays de l'Europe centrale et orientale - 1993

Royol M. - ABC de l'Euro, à qui va bénéficier cette révolution dans les transports ? - Échos 11 février 1999

Sainsaulieu R. - Les mondes sociaux des entreprises - Paris 1995

Savy-Veltz - Les nouveaux espaces de l'entreprise - 1993

Sgard J. - Déceptions à l'Est - 1998

Six J.F. - Le temps des médiateurs - 1990

Touraine A. - Comment sortir du libéralisme - 1999

Varlet J. - L'interconnexion des réseaux de transport en Europe - 1991

Wackerman G. - La nouvelle organisation internationale des échanges -1991

Wackerman G. - Le TRM dans l'Europe de demain - 1996

| | | Récapitulation des résultats de l'enquête | | | | |
|---|---|---|-------------|--------|-------------|----------|
| Inquiets pour l'avenir des entr. à taille humaine | | Sans réponse | Pas du tout | Un peu | Moyennement | Beaucoup |
| | % | 5 | 16 | 83 | 144 | 347 |
| | | 1 | 3 | 14 | 24 | 58 |
| Leurs intérêts sont-ils bien défendus ? | | 16 | 221 | 145 | 204 | 8 |
| | % | 3 | 37 | 24 | 34 | 1 |
| Assainissement concurrence | | 8 | 8 | 33 | 116 | 430 |
| | % | 1 | 1 | 6 | 19 | 72 |
| Contrôle plus égalitaire | | 14 | 7 | 24 | 117 | 433 |
| | % | 2 | 1 | 4 | 20 | 73 |
| Contrôle plus efficace | | 14 | 13 | 50 | 148 | 368 |
| | % | 2 | 2 | 8 | 25 | 62 |
| Sanctions réellement efficaces | | 16 | 16 | 44 | 151 | 451 |
| | % | 3 | 3 | 7 | 25 | 76 |
| Simplification réglementation | | 5 | 7 | 20 | 112 | 487 |
| | % | 1 | 1 | 4 | 19 | 82 |
| Harmonisation européenne | | 7 | 10 | 21 | 70 | 487 |
| | % | 1 | 2 | 4 | 12 | 82 |
| Modernisation profession | | 17 | 19 | 59 | 245 | 255 |
| | % | 3 | 3 | 10 | 41 | 43 |
| Regroupement pour accès fret | | 16 | 59 | 98 | 240 | 182 |
| | % | 3 | 10 | 16 | 40 | 31 |
| Regroupement pour achats | | 7 | 41 | 98 | 215 | 264 |
| | % | 1 | 7 | 16 | 36 | 39 |
| Regroupement pour échange Méthodes et gestion | | 11 | 41 | 107 | 296 | 140 |
| | % | 2 | 7 | 18 | 50 | 24 |
| Amélioration organisation des entreprises | | 14 | 17 | 75 | 246 | 243 |
| | % | 2 | 3 | 13 | 41 | 41 |
| Amélioration compétence commerciales | | 13 | 16 | 56 | 280 | 302 |
| | % | 2 | 3 | 9 | 35 | 51 |
| Amélioration qualité | | 13 | 11 | 40 | 159 | 372 |
| | % | 2 | 2 | 7 | 27 | 63 |
| Améliorer dialogue chargeurs | | 16 | 3 | 24 | 100 | 452 |
| | % | 3 | 1 | 4 | 17 | 76 |
| Améliorer efficacité de l'administration | | 16 | 14 | 45 | 145 | 375 |
| | % | 3 | 2 | 8 | 24 | 63 |
| Alléger procédures administratives | | 8 | 6 | 29 | 113 | 439 |
| | % | 1 | 1 | 5 | 19 | 74 |
| Alléger la fiscalité | | 4 | 5 | 20 | 61 | 505 |
| | % | 1 | 1 | 3 | 10 | 85 |
| Améliorer formation des chauffeurs | | 5 | 10 | 63 | 244 | 273 |
| | % | 1 | 2 | 11 | 41 | 46 |
| Améliorer dialogue social | | 12 | 18 | 39 | 235 | 291 |
| | % | 2 | 3 | 7 | 39 | 49 |

| | | | | | |
|--|----|----|----|-----|-----|
| Améliorer formation d'entreprise | 9 | 15 | 58 | 245 | 270 |
| % | 2 | 3 | 10 | 41 | 45 |
| Développer conseil aux entrepr. | 11 | 31 | 96 | 246 | 211 |
| % | 2 | 5 | 16 | 41 | 35 |
| Améliorer efficacité des org. professionnelles | 15 | 6 | 27 | 143 | 404 |
| % | 3 | 1 | 5 | 24 | 68 |

| Classement | Beaucoup ou important en % |
|------------------------------------|----------------------------|
| Regroupement méth. Gestion | 24 |
| Regroupement accès fret | 31 |
| Développer conseil | 35 |
| Regroupement pour achats | 39 |
| Amélioration organisation | 41 |
| Modernisation profession | 43 |
| Formation chefs d'entrep. | 45 |
| Formation chauffeurs | 46 |
| Améliorer dialogue social | 49 |
| Compétences commerciales | 51 |
| Inquiets pour avenir | 58 |
| Contrôle plus efficace | 62 |
| Sanctions réellement efficaces | 62 |
| Amélioration efficacité administ. | 63 |
| Amélioration qualité | 63 |
| Efficacité org. prof. | 68 |
| Assainissement concurrence | 72 |
| Contrôle plus égalitaire | 73 |
| Alléger procédures administratives | 74 |
| Amélioration dialogue chargeurs | 76 |
| Simplification réglementation | 76 |
| Harmonisation européenne | 82 |
| Alléger la fiscalité | 85 |

QUESTIONNAIRE

COMMENT QUALIFIERIEZ-VOUS VORE INTERET PAR RAPPORT AUX QUESTIONS SUIVANTES

(mettre une croix dans les cases correspondantes)

ETES-VOUS INQUIET QUAND A L'AVENIR DES ENTREPRISES DE TRANSPORT A TAILLE HUMAINE :

Pas du tout Un peu Moyennement Beaucoup

PENSEZ-VOUS QUE LEURS INTERETS SONT BIEN DEFENDUS

Pas du tout Un peu Moyennement Beaucoup

QUELS SONT POUR VOUS LES OBJECTIFS A PRENDRE EN COMPTE :

Assainissement de la concurrence

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Contrôle plus égalitaire

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Contrôle plus efficace

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Des sanctions réellement efficaces

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Simplification de la réglementation

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Harmonisation européenne

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Modernisation de la Profession

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Le regroupement d'entreprises pour l'accès au fret

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Le regroupement d'entreprises pour les achats (matériel, assurances, autoroutes, gasoil, etc...)

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Le regroupement d'entreprises pour échanger sur les méthodes d'organisation et de gestion

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Amélioration de l'organisation des entreprises

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Amélioration de leur compétence commerciales

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Amélioration de la qualité

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Amélioration du dialogue avec les chargeurs

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Améliorer l'efficacité de l'administration

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Alléger les procédures administratives

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Alléger le poids de la fiscalité

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Améliorer la formation des chauffeurs

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Améliorer le dialogue social

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Améliorer la formation des chefs d'entreprises

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Développer le conseil aux entreprises

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

Améliorer l'efficacité des organisations professionnelles

Aucune importance Peu important Moyennement important Très important

PAR RAPPORT AUX AUTRES ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES COMMENT JUGER-VOUS L'EFFICACITE DE L'UNOSTRA ?

Très faible Moins bonne Aussi bonne Meilleure

ACCEPTERIEZ-VOUS DE PARTICIPER A UNE REUNION POUR DIALOGUER AVEC JEAN-LOUIS AMATO ET LES RESPONSABLES DE L'UNOSTRA ?

Oui Non

AUTRES SUGGESTIONS
