



PREMIER MINISTRE



Avril 2008

**Pour une régulation durable
du transport routier de marchandises**

Les conclusions et les recommandations

Claude ABRAHAM, président

Rapports et documents

Pour une régulation durable du transport routier de marchandises

Les conclusions et les recommandations



Claude ABRAHAM, président de la mission « Transport routier de marchandises »

*Dominique AUVERLOT, coordonnateur
Luc BAUMSTARK, rapporteur général*

*Maurice BERNADET, président du groupe « Développement, compétitivité économique et emploi »
Jean-Noël CHAPULUT, président du groupe « L'acceptabilité sociale des poids lourds »
Georges DOBIAS, président du groupe « Les relations et les évolutions sociales »
Michel SAVY, président du groupe « Transport routier de marchandises et gaz à effet de serre »*

*Rapporteurs particuliers : Matthieu BERENI, Caroline DAUDE, Patrice DUPUY, Denise RAVET,
Christine RAYNARD, Philippe ROSSINOT*

SOMMAIRE

1	Le diagnostic du secteur du transport routier de marchandises et les principes d'une nouvelle régulation	9
1.1	Un secteur fondamental au bon fonctionnement de l'économie qui doit faire face à des défis majeurs	9
1.2	Des constats inquiétants : la baisse de l'emploi, la perte de la compétitivité, l'augmentation des émissions de GES et la mauvaise image des poids lourds	10
1.2.1	Un secteur dont les effectifs ont stagné de 2000 à 2005... ..	10
1.2.2	La perte de compétitivité du pavillon français	10
1.2.3	La très forte progression des émissions de gaz à effet de serre	11
1.2.4	La mauvaise image du transport routier de marchandises	11
1.3	Les principes d'une régulation durable	12
2	Les principales recommandations	13
2.1	Adopter une régulation durable du transport routier de marchandises.....	14
2.2	Favoriser la compétitivité et réduire les écarts de coûts vis-à-vis des autres pavillons	15
2.2.1	Réviser en priorité la notion du temps de travail	15
2.2.2	Appuyer fortement la proposition de directive de la Commission tendant à harmoniser le taux d'accise sur les carburants.....	18
2.2.3	Adapter plus généralement la fiscalité française du transport routier de marchandises dans le sens d'une plus grande harmonisation	18
2.2.4	Susciter la création d'un régime européen du travailleur mobile.....	19
2.2.5	Favoriser l'adaptation de l'outil logistique.....	20
2.2.6	Favoriser le regroupement des entreprises ?	21
2.3	Réguler la concurrence	21
2.3.1	Réglementer le cabotage	22
2.3.2	Contrôler la pérennité des conditions d'accès à la profession et les conditions de son exercice	23
2.3.3	Redéfinir la chaîne du contrôle-sanction	24
2.3.4	Mieux encadrer la sous-traitance	25
2.4	Lutter contre les émissions de gaz à effet de serre.....	26
2.5	Contribuer à une amélioration de la livraison des marchandises en ville	29
2.6	Favoriser la cohabitation entre les véhicules particuliers et les poids lourds sur le réseau interurbain	31
2.7	Se donner les moyens d'une amélioration de l'image du transport routier de marchandises.....	32
2.8	Contribuer au lancement, par la profession et les partenaires sociaux, d'une réflexion commune sur l'avenir à moyen terme	32

3	Lettre de mission.....	35
4	Avis et commentaires des membres de la mission.....	39
5	Composition du groupe de travail.....	67

Le secteur du transport routier de marchandises constitue une activité essentielle à notre vie quotidienne. Paradoxalement c'est aussi une activité qui, si elle fait la une des journaux à l'occasion d'un accident spectaculaire, reste finalement assez mal connue des Français. Or comme le montre ce rapport, ce secteur, et particulièrement le pavillon français, se trouve confronté à de nouveaux défis (défi de l'emploi, défi de l'environnement, défi de l'acceptabilité sociétale et enfin défi économique de la compétitivité du pavillon).

Les travaux menés par le Centre d'analyse stratégique depuis mars 2007 ont permis, sur l'ensemble de ces points, de rassembler des informations souvent éparpillées, d'établir les diagnostics de ces situations et d'engager avec les principaux acteurs du secteur (professionnels, syndicats, l'ensemble des administrations concernées par ce secteur ainsi que des représentants d'associations environnementales) un premier dialogue sur les pistes qu'il était possible d'envisager. Dans une deuxième phase du travail, il convenait de passer de ces travaux, menés en petits comités, à une discussion générale et à un document de synthèse engageant, chaque fois que c'était possible, l'ensemble de la commission : la présente synthèse est le fruit de ces différents travaux. Elle est le seul document ayant fait l'objet d'un débat contradictoire. Le lecteur trouvera en annexe 4 les compléments d'analyse, commentaires ou précisions que certains membres du groupe ont souhaité apporter.

Dans un premier temps, cette synthèse revient sur les principaux éléments de diagnostic, pour proposer dans un second temps une série de recommandations qui constitue l'ossature d'une régulation du secteur transport routier de marchandises que le groupe qualifie de « durable » et qui devraient guider l'action publique à court mais aussi à plus long terme.

La philosophie générale qui structure en effet l'ensemble du travail engagé depuis plus d'un an peut se résumer autour de deux idées principales : d'une part, pour affronter la période de transformation qui s'ouvre devant lui, le secteur doit bénéficier, compte tenu des défaillances importantes des marchés qui le concernent, d'une action forte de la part de l'Etat, qui mérite toutefois d'être repensée en profondeur aussi bien dans ses principes que dans ses modalités : les interventions de la puissance publique sont aujourd'hui très nombreuses dans le secteur, mais elles restent souvent peu adaptées et peu efficaces ; d'autre part, même si elle est nécessaire, cette action renouvelée de l'Etat, qui doit s'inscrire dans une perspective européenne, ne suffira pas à elle seule à régler l'ensemble des problèmes. Le secteur du transport routier de marchandises ne continuera à jouer son rôle en France et en Europe que grâce à l'action des hommes et des femmes qui le composent et à leur dynamisme qui leur permettront de s'adapter aux évolutions futures.

La présente synthèse, qui a fait l'objet d'une réflexion commune de la part des membres de la mission, ne peut revenir sur l'ensemble des travaux très détaillés qui ont alimenté la réflexion et qui sont détaillés dans les rapports des différents sous-groupes de travail ¹, puis dans un rapport global, rédigé sous la seule responsabilité du président de la mission, dont la présente synthèse constitue le résumé et reprend les principales conclusions et recommandations. Le lecteur est invité à prendre connaissance des rapports des quatre sous groupes et des annexes qui rassemblent des informations dont certaines ne sont pas aisément accessibles. Ces travaux donnent également, ce qui est essentiel, les éléments indispensables à leur bonne compréhension, sachant que pour certains sujets, les interprétations ne sont pas nécessairement évidentes et les conclusions peuvent être discutées.

(1) Rapports des sous-groupes de travail présidés par messieurs Maurice Bernadet, Jean-Noël Chapulut, Georges Dobias et Michel Savy.

1 Le diagnostic du secteur du transport routier de marchandises et les principes d'une nouvelle régulation

1.1 Un secteur fondamental au bon fonctionnement de l'économie qui doit faire face à des défis majeurs

Le transport routier de marchandises constitue l'un des maillons essentiels du fonctionnement des économies modernes. En France il assure aujourd'hui l'acheminement, tant en transport intérieur qu'en transport international (hors transit), de près de 80 % des marchandises¹ (en tonnes-kilomètres) ce qui représente plus de 90 % du chiffre d'affaires des modes de transport terrestres. Selon toute vraisemblance, il continuera d'assurer l'acheminement d'une nette majorité d'entre elles à l'horizon 2025. Il représente par ailleurs plus de 400 000 emplois lorsque l'on ne considère que les conducteurs routiers. Les fonctions transport et logistique, pour compte propre ou pour compte d'autrui, dont certaines sont en plein essor et vont continuer à l'être, présentes dans de nombreux secteurs de l'économie, emploient, un total qu'on peut évaluer à près de 1,5 million de personnes.

Or, ce secteur se trouve confronté à de nombreux problèmes :

- la part du pavillon français² pour le transport routier régresse, du moins en ce qui concerne les trafics d'échange avec l'étranger, et même dans les activités domestiques, en raison du cabotage exercé par des véhicules étrangers ;
- la situation économique du secteur est médiocre, les coûts y croissent plus vite, en moyenne, que les prix ;
- même si l'année 2006 a marqué une reprise, confirmée en 2007, l'emploi dans le secteur du transport routier de marchandises élargi³, qui augmentait de près de 8 000 salariés par an dans les années 90, est en recul de 2002 à 2006, alors que, simultanément, la profession peine à recruter ;
- son image est mauvaise, son importance vitale pour l'économie contestée, voire méconnue, sa coexistence avec les autres utilisateurs de la voie publique difficile à organiser, sa tolérance par les riverains des voies de circulation de plus en plus réduite ;
- la lutte contre les émissions des gaz à effet de serre, dont les objectifs devraient prendre une place croissante dans les politiques publiques et être de mieux en mieux acceptés par la société, conduit à relever de nombreux défis ;
- le dialogue social y est difficile, en raison d'une confiance insuffisante entre les partenaires sociaux : la profession, marquée par des intérêts contradictoires, n'arrive pas à construire un dialogue serein en son sein pour résoudre les principales difficultés auxquelles est confronté le secteur.

(1) Hors transport maritime.

(2) Le terme pavillon français correspond aux tracteurs ou véhicules motorisés immatriculés en France.

(3) Le secteur du transport routier de marchandises dit élargi comprend les transports routiers de marchandises interurbain et de proximité, la location de camion avec conducteur et la messagerie (y compris le fret express).

1.2 Des constats inquiétants : la baisse de l'emploi, la perte de la compétitivité, l'augmentation des émissions de GES et la mauvaise image des poids lourds

Au terme de ses réflexions, la mission dresse quatre constats :

1.2.1 Un secteur dont les effectifs ont stagné de 2000 à 2005...

La question de l'emploi dans le secteur ne se résume pas au métier de conducteur. Celui-ci ne représente en effet qu'une fraction du secteur qui regroupe les activités du transport et de la logistique pour compte propre et compte d'autrui, tous modes confondus. Il n'en demeure pas moins que l'évolution du nombre de conducteurs doit être considérée à part compte tenu des particularités de ce métier et du rôle essentiel de la traction dans la chaîne de transport.

Si la progression des effectifs du transport routier¹ pour compte d'autrui a été soutenue de 1992 (288 000 emplois) à 2003 (378 300 emplois), les effectifs ont diminué depuis pour atteindre 370 500 emplois en 2005 : une reprise a néanmoins été constatée en 2006 et 2007. Une telle stagnation s'explique principalement par :

- le ralentissement de la croissance économique par rapport à la période précédente ;
- l'arrêt du transfert du compte propre au compte d'autrui, qui avait été important durant cette même période ;
- les progrès de la productivité ;
- le recul de la compétitivité du pavillon français et la place prise par ses concurrents étrangers, tant en transport international qu'en cabotage : le redéploiement des conducteurs routiers assurant les trajets internationaux sur des transports internes à la France a sans doute été suffisant pour répondre aux besoins liées à l'augmentation du trafic intérieur de transport (pour compte d'autrui) constatée de 2000 à 2005 sans nouvelle création d'emplois.

1.2.2 La perte de compétitivité du pavillon français

La mission considère que le recul du pavillon français, dû principalement à son insuffisante compétitivité, s'explique en large partie, d'une part par le coût particulièrement élevé de l'heure de conduite et d'autre part par l'absence d'harmonisation sociale ou fiscale entre les différents pays de l'Union européenne à 27, entraînant des distorsions de concurrence.

Certes, depuis quelques années, un certain nombre de mesures ont déjà conduit à une amélioration de la santé financière des entreprises françaises : transposition de la directive sur le temps de travail permettant une plus grande flexibilité par le calcul des heures supplémentaires sur des périodes de trois ou quatre mois, loi Fillon sur les bas salaires, raccourcissement des délais moyens de paiement aux entreprises de transport en janvier 2006, remboursement aux entreprises de la TVA sur les péages versée entre 1996 et 2000, individualisation du prix du carburant dans les prix des marchés du transport en 2006. En outre, on peut penser que la loi relative au travail à l'emploi et au pouvoir d'achat, votée en juillet 2007, concourt également à la réduction du coût de l'heure de conduite : la complexité de la loi et de ses circulaires d'application appliquées au régime particulier du transport routier de marchandises ne permet cependant pas de se prononcer facilement sur ses conséquences pour les entreprises.

Au-delà de la question cruciale du coût élevé de l'heure de conduite, la mission souligne également

(1) Nombre d'emplois pour le secteur du transport routier de marchandises dit élargi, source : « Le bilan social annuel du transport routier de marchandises », décembre 2007.

l'existence d'un certain nombre d'autres facteurs pénalisant pour le pavillon routier français :

- les taux d'accise sur le gazole professionnel plus élevés en France que la moyenne européenne et que dans la majorité des pays voisins ;
- le développement du cabotage sur le territoire français alors même que les différents pavillons qui le pratiquent ne sont pas tenus au respect des mêmes obligations sociales ;
- l'inefficacité actuelle de la chaîne du contrôle sanction et, en particulier, l'insuffisance des sanctions, qui ne permettent pas de lutter de façon performante contre l'existence d'une concurrence déloyale qui ne respecte ni les règles de la sécurité routière, ni celles du code du travail ;
- l'importance du recours régulier, y compris en dehors des périodes de pointe, à une sous-traitance, dépourvue de spécialité particulière, que l'on pourrait qualifier de sous-traitance « d'exploitation », consistant à sous-traiter massivement les opérations de transport auprès d'affrétés permanents, réguliers ou occasionnels, à des prix bas ou très bas ;
- le développement insuffisant des ports français, en moyenne nettement inférieur à celui de leurs concurrents européens, tout particulièrement dans le domaine du trafic de conteneurs.

Tous ces éléments ne sont sans doute pas d'un poids équivalent : l'étude précise de leurs impacts relatifs reste à faire. Pris un à un, ces éléments n'expliquent pas l'évolution du pavillon français, toujours est-il que leur accumulation, comme l'ont souligné plusieurs récents rapports, pénalise durablement la dynamique du secteur.

1.2.3 La très forte progression des émissions de gaz à effet de serre

Les émissions de gaz à effet de serre des poids lourds représentent près du quart de celle des transports et près de 7 % des émissions nationales. Mais alors que la France respecte globalement les engagements du protocole de Kyoto en diminuant légèrement, de 1,9 %, les émissions des six principaux gaz à effet de serre de 1990 à 2005, l'augmentation des émissions dans le secteur des transports a été de 22 %. En dépit de la part relativement faible du transport routier de marchandises dans les émissions de gaz à effet de serre, ce secteur ne peut, en aucun cas, être dispensé, dans des proportions à déterminer, d'une participation significative à l'effort global de réduction.

1.2.4 La mauvaise image du transport routier de marchandises

De nombreuses questions se posent autour de l'acceptabilité, par l'opinion publique, du développement du secteur des transports routiers de marchandises aussi bien sur les grands réseaux que dans les agglomérations : les sondages et études disponibles montrent que cette image ne cesse de se dégrader dans l'opinion publique et particulièrement chez les leaders d'opinion.

Trois préoccupations principales se dégagent de ces études. La première, la plus importante, est celle de la sécurité : les poids lourds sont perçus comme dangereux par une grande majorité des Français. Une seconde résulte de la gêne ressentie face aux camions, aussi bien sur les grands réseaux que pour la distribution des marchandises en ville, par les conducteurs de voiture particulière mais aussi dans les centres urbains par les usagers des transports collectifs et des autres modes « doux » et par les habitants eux-mêmes. La troisième est celle de l'environnement (la qualité de l'air ou le bruit, particulièrement en centre ville, et plus récemment les gaz à effet de serre) : les nuisances des poids lourds sont de moins en moins admises.

Ces trois préoccupations confortent l'idée selon laquelle la collectivité doit davantage privilégier les autres modes de transport.

1.3 Les principes d'une régulation durable

Le secteur des transports a quasiment toujours fait l'objet d'interventions publiques (au niveau national, et maintenant au niveau européen) sous des modalités et selon des intensités très diverses au cours du temps (réglementations, licences, prix administrés, entrée et maintien dans la profession, etc.). Depuis plusieurs décennies, le transport routier subit une transformation radicale dans le cadre de la construction de l'espace européen. Les Etats européens, sous l'impulsion des instances communautaires, ont progressivement supprimé les réglementations d'accès au marché au profit de celles encadrant l'accès à la profession, de manière à construire un marché unique européen plus concurrentiel, engageant ainsi une concurrence vive entre les différents pavillons nationaux. De nombreuses questions se posent en matière de régulation publique pour trouver des modalités d'intervention compatibles avec la dynamique engagée au niveau européen. En France, les équilibres obtenus dans le prolongement du contrat de progrès et de l'accord social de novembre 1994, sont aujourd'hui remis en cause.

En utilisant le terme de régulation durable, la mission, qui considère que la régulation actuelle ne répond pas à un critère de durabilité, souhaite tenir compte de plusieurs préoccupations. Tout d'abord, une régulation durable se doit d'être pertinente, efficace, réaliste, et surtout cohérente dans l'espace et dans le temps, compte tenu de l'évolution de ce secteur et des nombreux acteurs qui sont impliqués dans cette régulation. Il s'agit bien d'une action à court terme mais qui s'inscrit dans la durée sur la base d'une orientation claire sur le long terme et dans le cadre d'une réglementation européenne de plus en plus harmonisée : elle se doit d'être pérenne afin de donner une vision de long terme aux acteurs du secteur tout en favorisant l'innovation, qui sera indispensable dans la lutte contre le changement climatique. Dans l'acception généralement admise, la durabilité s'analyse à la fois sous les aspects économique, social et environnemental. La régulation, pour être durable, doit tenir compte de ces trois aspects.

Du point de vue économique, les pouvoirs publics doivent viser l'efficacité du secteur que la régulation doit conforter et non pénaliser. Il est de l'intérêt de l'ensemble de l'économie et de la société que l'ensemble du secteur des transports puisse répondre à la demande, dégage des gains de productivité, investisse, innove. Mais, qualifier la régulation de durable signifie aussi que cette évolution ne peut pas se faire au prix d'un coût inacceptable, qu'il soit social, en raison des pratiques de certaines entreprises qui profitent notamment d'absences d'harmonisations sur le volet social et la réglementation du travail en Europe, ou encore d'une réglementation systématiquement et impunément contournée, ou environnemental, en raison notamment des émissions de gaz à effet de serre.

Une nouvelle régulation durable doit, comme le précise la lettre de mission du groupe, chercher à améliorer la compétitivité du pavillon, à favoriser, si possible, la reprise de l'emploi, à réduire très sensiblement les émissions de gaz à effet de serre, en favorisant notamment le report modal, et à améliorer l'image et l'acceptabilité des véhicules de transport de marchandises.

Cette régulation doit reposer sur les deux principes suivants :

- dans le cadre du marché unique européen, la compétition internationale sera de plus en plus ouverte, sans qu'il soit possible de préciser les étapes et les échéances de cette ouverture. Dans ces conditions, toutes les mesures mises en place pour réguler le transport routier de marchandises en France doivent tendre à se rapprocher au plus près de la réglementation européenne, et surtout à tout faire pour accélérer le processus d'harmonisation au sein de l'Europe, sur les plans fiscal, social et environnemental, et à se préparer à l'ouverture totale du marché que nous jugeons inévitable ;
- dans les conditions actuelles de la construction européenne, cette ouverture se heurte dans certains cas à des distorsions de concurrence incontestables. Il semble dès lors nécessaire, tant que ces distorsions ne sont pas réduites, que la régulation du transport routier intérieur de marchandises limite certaines pratiques d'entreprises de transport utilisant ces différences (fiscales et sociales) pour capter des parts de marché et fragiliser ainsi le pavillon français.

2 Les principales recommandations

La réflexion de la mission a permis de mettre en évidence de nombreux aspects sur lesquels l'action publique a du sens, et mérite d'être entreprise ou corrigée. Il y en aurait sans doute bien d'autres : la politique des transports est un tout qu'il ne faut pas découper, et l'action doit être cohérente sur l'ensemble des thèmes qui ont été évoqués. Mais, au total, il nous apparaît nécessaire d'alerter les pouvoirs publics et l'ensemble des acteurs du secteur sur huit séries de recommandations relatives aux problèmes les plus délicats et les plus urgents à traiter.

La première série appelle à redéfinir la régulation du secteur et cherche à préciser le rôle que doit remplir l'Etat, compte tenu des défaillances importantes des marchés concernés. Les principaux piliers de cette nouvelle régulation se déclinent autour de plusieurs idées forces précisées dans les paragraphes qui suivent.

La seconde concerne la compétitivité du transport routier français de marchandises par rapport aux autres pavillons : c'est un élément non négligeable de la compétitivité de l'ensemble de l'économie française. Un des points les plus délicats de cette compétitivité se trouve dans le volet social. Ce secteur fait l'objet de réglementations spécifiques que l'ouverture européenne, qui s'intensifie fortement avec l'ouverture aux ex-pays de l'Est et l'intégration de l'économie européenne, vient remettre en cause. L'enjeu est de faire en sorte que la concurrence qui dynamise le secteur ne se fasse pas au détriment des conditions sociales et de sécurité.

La troisième concerne l'organisation de la concurrence : celle-ci ne peut pas être bénéfique si les règles du jeu (et les modalités de leur application et de leurs contrôles) ne sont pas respectées par tous ; cela est vrai au niveau national comme au niveau international.

Par ailleurs, ce secteur va être confronté dans le futur à des défis délicats à surmonter. Le premier d'entre eux (quatrième série de recommandations), qui va peser de plus en plus, concerne les émissions de gaz à effet de serre qu'il va devoir réduire dans des proportions importantes.

La mission a souhaité par ailleurs traiter spécifiquement de la question du transport des marchandises en ville (cinquième série de recommandations) dont elle pense qu'elle reste encore trop méconnue alors qu'elle a des implications sur l'ensemble des défis soulignés jusqu'ici. Cette activité représente un fantastique réservoir d'emplois sur des métiers qui mériteraient d'être davantage organisés et qui constituent l'un des maillons essentiels de la compétitivité du secteur. Le transport des marchandises en ville est l'un des secteurs où les gains sur les émissions de CO₂ pourraient être très importants, où l'articulation entre les différents niveaux de pouvoirs est insuffisante, délicate, et nécessite un minimum de rationalisation, et où la coordination entre les acteurs de la ville est prépondérante pour assurer le développement durable des grandes agglomérations. Le défi suivant (sixième série) concerne la cohabitation des usagers avec les poids lourds sur le réseau interurbain qui est de plus en plus mal vécue et qui doit être améliorée. Ce n'est que grâce à la mise en oeuvre des différentes mesures, contenues dans les trois dernières séries de recommandations, que l'acceptabilité sociétale des poids lourds qui s'est fortement dégradée lors de cette dernière décennie, au point de rendre légitime l'intervention des pouvoirs publics en ce domaine, pourra se redresser (septième série) : la société doit apprendre à mieux cohabiter avec le transport routier.

Pour terminer cet ensemble, la mission souhaite insister sur l'idée selon laquelle l'Etat ne peut pas et ne doit pas se substituer aux acteurs pour construire l'avenir. La situation difficile qui est celle de ce secteur ne trouvera une issue que si les acteurs professionnels et sociaux, locaux ou nationaux, s'engagent en concertation dans une réflexion de prospective (huitième série de recommandations).

Il convient, avant de présenter le détail de ces recommandations, de préciser toute la difficulté que représente, sur bien des points, le chiffrage des conséquences de leur mise en œuvre. Cela est particulièrement vrai pour les prévisions d'évolution de l'emploi dans les divers secteurs d'activité du transport routier, qui sont particulièrement délicates : certaines des recommandations détaillées ci-après auront des effets négatifs, notamment certaines de celles qui ont pour objectif de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, effets qu'il est souvent difficile d'apprécier. Dans le cadre de ses délais et de ses contraintes, la mission a, malgré tout, cherché à donner quelques ordres de grandeur qui sont présentés dans le rapport final.

2.1 Adopter une régulation durable du transport routier de marchandises

L'Etat doit faire évoluer la régulation du transport routier de marchandises de façon à :

- favoriser la compétitivité du pavillon français ;
- mieux organiser la concurrence :
 - en contrôlant aussi efficacement que possible, au moins provisoirement, le cabotage ;
 - en faisant respecter des conditions « normales » d'accès et de maintien dans le marché, pour éviter que les entreprises fragiles ne tirent les prix vers le bas, tout en tournant les réglementations, en particulier sociales ;
 - en contrôlant le respect des règles des codes du travail et de la route, en particulier en matière de charges et de vitesse, et en sanctionnant sévèrement les infractions ;
- réduire de façon très significative les impacts environnementaux, et en particulier les émissions de gaz à effet de serre ;
- créer, dans toute la mesure du possible, des emplois dans l'ensemble du secteur du transport. Dans le domaine de l'emploi, l'Etat ne peut, ni ne doit, se substituer à l'entreprise : il doit par contre élever au rang de ses priorités de veiller à ce que les mesures prises par l'Europe, par les collectivités, et évidemment par lui-même, favorisent le développement de l'emploi dans l'ensemble du secteur du transport de marchandises, sous réserve naturellement qu'elles ne pénalisent pas la compétitivité des entreprises et qu'elles s'inscrivent dans le développement durable ;
- favoriser l'amélioration de l'image et l'acceptabilité des véhicules de transport de marchandises.

Il doit, dans ces perspectives :

- définir clairement la politique qu'il entend mener ainsi que ses motivations ;
- promulguer une réglementation aussi simple et cohérente que possible, ce qui n'a pas toujours été le cas dans le passé : la parution d'un code des transports, qui récapitulerait l'ensemble des textes en vigueur et dont la loi du 20 décembre 2007 relative à la simplification du droit prévoit l'adoption, pour la partie législative, par une ordonnance à prendre avant la fin de l'année 2008 et à ratifier ensuite par le Parlement, serait à cet égard extrêmement précieuse¹ ;
- veiller à ce que la réglementation ainsi élaborée soit aussi irréprochable que possible sur le plan juridique et aussi proche que possible des textes européens ;
- veiller à ce que cette réglementation (limitations des vitesses sur autoroutes, temps de conduite, surcharge, travail illicite...) soit appliquée, quelle que soit la nationalité du pavillon, et renoncer à de nouvelles réglementations, voire à des réglementations existantes, si celles-ci ne peuvent être contrôlées efficacement et à un coût acceptable ;
- se doter des statistiques et des indicateurs nécessaires à la mise en œuvre de cette régulation : ceci suppose notamment de suivre plus précisément l'emploi et l'activité de l'ensemble du secteur du transport routier de marchandises et de la logistique. Il n'y a pas d'Etat régulateur

(1) Il existe déjà aujourd'hui un recueil des textes en matière de transports : Le code des transports 2008, édité sous la direction de Christophe Paulin, Edition Lexis Nexis, Litec 1621 pages. Il ne remplace cependant pas le travail de codification nécessaire.

sans un appareil statistique fiable, indépendant, mais adapté et permettant de produire les indicateurs nécessaires à cette régulation : or, sur bien des points, la commission s'est rendue compte que cette information, - qui implique l'Etat central, mais aussi les observatoires régionaux des transports, la profession, etc. - est insuffisante. L'Etat ne peut pas être le seul producteur de statistiques ; en revanche, il est de son devoir de s'assurer qu'une information crédible, de qualité est disponible pour tous, ce qui implique des moyens humains et financiers accrus... Le service public de la statistique, indépendant par principe, doit, quant à lui, évoluer pour répondre aux nouvelles demandes des acteurs ¹.

2.2 Favoriser la compétitivité et réduire les écarts de coûts ² vis-à-vis des autres pavillons

Afin d'améliorer la compétitivité du pavillon français, la mission recommande :

- a) de chercher à abaisser le coût unitaire de l'heure de conduite, en modifiant le régime du temps de travail ;
- b) de rechercher une meilleure harmonisation des différentes réglementations, fiscales et sociales, relatives au transport routier de marchandises, ce qui la conduit à soutenir la proposition d'harmonisation des taux d'accise sur les carburants professionnels et à recommander la création d'un statut européen du travailleur mobile ;
- c) de rechercher à favoriser l'adaptation de la logistique et de se réinterroger sur la nécessité d'aider les entreprises à se regrouper ;
- d) que l'Etat et la profession s'entendent pour assurer et diffuser l'information sur les bonnes pratiques de gestion, mises en place aussi bien en France que dans les pays voisins. La création d'un centre de productivité, adossé éventuellement au Comité national routier, pourrait ainsi être envisagée.

La mission attire l'attention sur le fait que si les différentes recommandations qu'elle formule peuvent aider les transporteurs français à rivaliser avec les pavillons de certains de nos voisins, qui sont aujourd'hui leurs principaux concurrents, elles ne permettront de concurrencer, en matière de coûts, ni les transporteurs de l'est de l'Europe, tout particulièrement dans le domaine des transports internationaux, ni les transporteurs des pays voisins recourant aux services de conducteurs de l'est de l'Europe.

Ces éléments doivent inciter les organisations professionnelles et les entreprises à définir des stratégies qui leur permettront d'affronter dans le moyen terme une concurrence extrêmement forte (cf. série de recommandations 7).

2.2.1 Réviser en priorité la notion du temps de travail

Selon les catégories de services, le coût de la conduite représente de 34 à 50 % de celui du transport routier de marchandises et en constitue ainsi le principal élément. Bien qu'il ne soit pas le seul facteur, le diminuer permet d'améliorer la compétitivité du pavillon français : c'est donc un chantier prioritaire.

Dans le transport routier de marchandises, la définition française du temps de travail, spécifique et particulièrement complexe, est différente de la définition européenne :

(1) Plus généralement, le lecteur est invité à se reporter au document rédigé sous la direction de Maurice Bernadet et intitulé : *Inventaire des besoins d'information sur les transports, Conseil national de l'information statistique, octobre 2006. Il décrit l'organisation de l'appareil statistique en France, ainsi que son besoin d'adaptation.*

(2) Sur ces divers points, voir les rapports des sous-groupes présidés par Maurice Bernadet et Georges Dobias.

- Les principales recommandations -

- au niveau européen, certains temps ne sont pas décomptés¹ comme des temps de travail : ainsi en est-il du temps de disponibilité défini, par l'article 3 de la directive 2002-15, comme « des périodes autres que les temps de pause et de repos, pendant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu de rester à son poste, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels... Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance ... ». Cette notion n'existe pas en droit national bien que des situations identiques puissent se rencontrer dans les faits ;
- au niveau français, le temps de service est constitué par des heures de travail, qualifiées comme telles, auxquelles « s'ajoutent » des heures d'équivalence² ; ces temps correspondent légalement à des périodes d'inaction rémunérées conformément aux usages, conventions ou accords collectifs de travail. Dans les faits, comme l'indique le bilan social annuel du transport routier de marchandises, 10 % du temps de service est représenté par de l'attente. Ainsi, les heures d'équivalence recouvrent en réalité à la fois des périodes de travail et des périodes d'inaction dont certaines peuvent correspondre à la notion de disponibilité au sens de la directive 2002/15.

Par ailleurs, les durées maximales de travail sont différentes : au niveau communautaire, 60 heures sur une semaine isolée, 48 heures/semaine en moyenne décomptées sur un quadrimestre ; le droit général français prévoit, hors équivalences, une durée maximale de 48 heures sur une semaine isolée ou de 44 heures sur une période de douze semaines consécutives (qui peut être portée à 46 à la suite d'une convention ou d'un accord collectif de branche). La réglementation française, par le recours aux heures d'équivalence, a été rendue compatible avec le droit communautaire. Le décret 2007-13, qui a été pris après examen par le Conseil d'Etat, limite les durées de service des conducteurs, pour les grands routiers, à 56 heures sur une semaine isolée et à 48 heures par semaine sur une période de trois ou quatre mois.

Ces différences notables conduisent à une situation complexe, et qui le devient encore plus au fur et à mesure des modifications nationales et européennes ; elle est de moins en moins sécurisée sur le plan juridique, compte tenu des interprétations auxquelles elle peut donner lieu. En outre, ces différences entraînent des distorsions de concurrence entre Etats-membres. En effet, à notre connaissance, la majorité des Etats-membres ont repris sans la modifier la directive européenne ou ne l'ont pas transposée en droit national dans le cas où ce dernier permet des temps de travail plus importants.

La situation actuelle est doublement insatisfaisante : elle pénalise les entreprises et elle est juridiquement incertaine. Elle devrait évoluer pour se rapprocher de la définition des temps de travail européens, tout en augmentant les revenus nets des salariés.

La complexité est également illustrée par les difficultés d'application de la loi en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat d'août 2007, dite loi TEPA, pour prendre en compte les particularités du droit spécifique au transport routier de marchandises. Elle cherche à augmenter le recours aux heures supplémentaires en réduisant les charges sociales qui pèsent sur celles-ci et en les exonérant de l'impôt sur le revenu des salariés. Le secteur routier de longue distance, qui en France est l'un de

(1) N'étant pas décomptés, ces temps ne sont évidemment pas rémunérés.

(2) La France présente une particularité en Europe, en ce qui concerne le temps de travail des conducteurs : les conducteurs sont rémunérés pour leur temps de service passé au service de l'employeur. C'est une notion plus large que le « temps de travail effectif » prévu par le Code du Travail. Tous les temps sont donc et comptés et payés, y compris les temps d'inactivité comme les temps d'attente par exemple. Afin d'être compatibles avec la règle des 35 heures, les partenaires sociaux, puis les pouvoirs publics ensuite, ont mis en place un système « d'équivalences » au terme duquel selon la catégorie de conducteurs, 43 heures de temps de service pour les « grands routiers » ou 39 heures de temps de service pour les conducteurs « courte distance » équivalent à la durée de 35 heures prévues par le Code du Travail. Ces heures d'équivalence sont rémunérées à un taux majoré (semblable à celui des heures supplémentaires). Elles décalent d'autant le seuil à partir duquel on considère que les conducteurs effectuent des heures supplémentaires, donnant lieu à une nouvelle majoration de salaire et à des repos compensateurs.

ceux qui réalise le plus d'heures supplémentaires, ne bénéficie cependant que faiblement de ce dispositif puisque le législateur a décidé d'écarter les heures d'équivalence du bénéfice de la loi ¹.

Ces deux constats conduisent à proposer que les heures d'équivalence soient transformées en heures de travail et de disponibilité selon un point d'équilibre à trouver par les partenaires sociaux. Cette démarche devrait permettre :

- de se rapprocher de la définition européenne du temps de travail ;
- de bénéficier des allègements de charges et de cotisations sociales, prévues pour les heures supplémentaires, ainsi que l'a envisagé la ministre de l'emploi et de l'économie lors du débat à l'Assemblée nationale préalable au vote de la loi TEPA ;
- d'augmenter les revenus nets des salariés ;
- et de diminuer le coût pour l'entreprise.

Elle nécessite d'augmenter le contingent annuel d'heures supplémentaires (prévu par la convention collective) ce qui pose la question des repos compensateurs. Les heures de disponibilité seraient rémunérées comme des indemnités. La question des cotisations de retraite doit également être considérée.

En outre, une modulation temporelle du temps de travail pourra être recherchée pour adapter le transport routier de marchandises français à la saisonnalité de la demande de transport, soit au niveau de la semaine, soit au niveau du trimestre ou de l'année, dans le respect des règles communautaires de repos. Il va de soi que le règlement relatif aux temps de conduite et de repos doit être d'application stricte et être contrôlé et sanctionné de manière efficace.

Ces nouvelles règles, certes spécifiques au TRM, auraient le double avantage de rapprocher la France des règles européennes et le TRM des règles générales françaises, en supprimant la notion d'équivalence.

Du point de vue de la méthode, il appartient aux partenaires sociaux d'engager une négociation pour définir, en commun, ces dispositions, comme ils l'ont fait dans d'autres domaines. Une démarche préparatoire pourrait consister au travers d'un groupe de travail technique composé de spécialistes, désignés notamment par les partenaires sociaux, à examiner les différents scénarii possibles et à quantifier leurs effets tant pour les employeurs que pour les salariés. Ce groupe de travail, auquel un délai de six mois devrait être imparti pour rendre ses conclusions, serait de nature à permettre aux partenaires sociaux d'entamer dans les meilleures conditions une négociation qui devrait aboutir à un accord avant la fin de l'année 2008 et à la parution des textes correspondants, après une vérification juridique aussi complète que possible....

Il convient enfin de souligner que la complexité de la loi en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat ainsi que le caractère spécifique du transport routier de marchandises conduisent à des difficultés d'interprétation et d'application des textes dont les entreprises se plaignent : à ce titre, l'Etat doit préciser, dans les plus brefs délais, aux organisations patronales les modalités de calcul des allègements de leurs cotisations ².

(1) Il en bénéficie d'autant moins que le nouveau périmètre des allègements « Fillon » prévu par la loi TEPA a conduit à en exclure les temps rémunérés et non travaillés, notamment les congés payés et les repos compensateurs ce qui pénalise les entreprises.

(2) La CFDT souligne, pour sa part, que la solution d'une indemnisation des temps de « disponibilité » est contestable et que les solutions proposées sur le plan social risquent à terme d'entraîner une dégradation des conditions de travail des conducteurs, ce qui est prohibé par l'article 10 de la directive 2002-15 : « La mise en œuvre de la présente directive ne saurait justifier aucune réduction du niveau général de protection dont bénéficient les travailleurs ».

2.2.2 Appuyer fortement la proposition de directive de la Commission tendant à harmoniser le taux d'accise sur les carburants

Les différences de taxation du gazole entre les différents pays représentent une perte pour la France de plusieurs centaines de millions d'euros. De plus, selon une étude du SESP¹ réalisée début 2005, les différentiels de taux d'accises expliqueraient 40 % des variations de part de marché du transport routier de marchandises à l'international.

La mission recommande que l'Etat français :

- appuie fortement la proposition de directive de la Commission tendant à harmoniser les taux d'accise sur les carburants ;
- proscrive toute mesure purement nationale visant à augmenter la TIPP sur le gazole professionnel (hors toute mesure, prise au niveau européen, qui pourrait porter sur l'instauration d'une « taxe carbone »).

2.2.3 Adapter plus généralement la fiscalité française du transport routier de marchandises dans le sens d'une plus grande harmonisation

La mission prend acte de la décision de modifier la structure de la fiscalité, afin que les transporteurs étrangers couvrent également le coût de leur passage sur les routes françaises, en mettant en place, ainsi que le suggère le Grenelle de l'environnement - sur le réseau routier non concédé² une tarification d'usage des infrastructures s'inspirant du modèle allemand de la LKV Maut, que paient tous les poids lourds. Un tel dispositif assurerait une meilleure couverture des coûts d'infrastructures, notamment pour certains transporteurs étrangers qui n'acquittent pas la TIPP sur le sol français.

Il pourrait être accompagné des mesures suivantes :

- une partie des surcoûts imposés aux transporteurs français pourrait être compensée par la réduction d'autres charges, et notamment de la taxe à l'essieu³ ; parallèlement, une aide aux entreprises routières pourrait être envisagée (de manière directe ou indirecte) pour leur permettre de s'équiper en véhicules performants en termes de pollution et d'émission de G.E.S. L'essentiel des ressources ainsi dégagées doit revenir, conformément aux propositions du Grenelle de l'environnement, à l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) afin de financer les transports alternatifs à la route ;
- une partie des recettes ainsi dégagée, moins de 1 %, pourrait cependant, ce que contestent certains membres de la mission, servir au financement du paritarisme et à l'amélioration des moyens d'étude de la profession (tels que, par exemple, le Comité national routier, la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelles des transports routiers et des activités auxiliaires du transport ainsi que l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique qui lui est rattaché, le Conseil national des transports ...) ;
- un certain nombre de membres du groupe considère en outre que ces ressources devraient également permettre de financer la création d'aires de contrôle et d'aires de stationnement pour les poids lourds sur le réseau routier national non concédé.

La mission recommande par ailleurs que le surcoût du transport lié au paiement de ce péage figure en pied de facture afin qu'il puisse être répercuté sur le consommateur et qu'il ne dégrade pas la situation financière des entreprises.

(1) SESP, *Evaluation des conséquences de la hausse du prix du gazole sur les entreprises de transport routier de marchandises. Etude réalisée pour le ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, 2005. Les conclusions de cette étude sont considérées par certains comme insuffisamment fiables.*

(2) *La nature des voies concernées, tant urbaines qu'interurbaines, reste à préciser.*

(3) *Certains membres de la mission sont en désaccord avec cette proposition.*

2.2.4 Susciter la création d'un régime européen du travailleur mobile

L'expérience de la convention du transport maritime adoptée en 2006 par le BIT peut utilement servir de référence pour la création d'un régime du travailleur mobile. Cette convention définit un socle de dispositions réglementaires et conventionnelles acceptées par tous les pays dans les domaines techniques (état des matériels) et sociaux. Cet ensemble doit permettre de resserrer, éventuellement par étapes, les environnements sociaux et techniques entre les pays signataires, et supprimer les situations de « dumping » les plus flagrantes. Ce type de démarche est transposable à tout conducteur pour la partie de son activité qu'il exerce en dehors du pays d'immatriculation de son véhicule. Il appartient à la France de définir avec quelques pays membres une esquisse de convention du transport routier et de demander à la Commission d'engager une réflexion sur le sujet avec les partenaires sociaux, à partir de principes portant sur les questions de sécurité, de conditions décentes de travail pour tous les conducteurs et de lutte contre le « dumping » social. Cette démarche pourrait être ouverte à d'autres pays non membres, mais déjà ou potentiellement présents dans le transport routier sur le territoire de l'Union européenne (Turquie, Ukraine, etc.).

Trois domaines méritent une attention particulière, compte tenu de leur importance pour établir des conditions de concurrence plus harmonisées :

- 1) les conditions de travail qui doivent être convenables et réellement harmonisées dans l'Union européenne. En particulier, les temps de conduite constituent le pivot de la réglementation européenne, car les amplitudes des temps de conduite et de repos sont plus faciles à mesurer que celle du temps de travail, et donc à contrôler ; de plus, elles s'appliquent aussi bien aux salariés qu'aux « artisans ¹ ». L'Etat devrait inviter les partenaires sociaux à faire des propositions qui seraient présentées ultérieurement aux partenaires européens ;
- 2) la protection sociale en matière de santé et de sécurité sociale constitue également un élément important pour l'harmonisation des conditions de concurrence ; l'actuelle disparité entre pays membres pourrait être resserrée dans le cadre de propositions émanant des partenaires sociaux ;
- 3) enfin, les objectifs, l'organisation et les méthodes de contrôle des dispositions ci-dessus nécessitent que les règles soient harmonisées, qu'elles soient lisibles pour tous (contrôlés et contrôleurs), et que les contrôles soient totalement coordonnés entre les divers services à l'intérieur de chaque pays et entre les divers pays de l'Union. Ils devront porter simultanément sur les questions techniques et sociales. Certaines organisations proposent un « Interpol » pour organiser institutionnellement un espace européen de contrôle. En outre, les entreprises devront être mises dans l'obligation d'effectuer leur propre contrôle et de démontrer aux services de l'Etat qu'elles ont mis en place les dispositifs adéquats (comme pour le contrôle de qualité), ce qui conduit à terme à la mise en place d'un dispositif, si possible commun à tous les pays européens, de certification par rapport aux règles définies. Ces questions de contrôle sont au cœur des politiques publiques.

La création de ce régime dépend à la fois de la Commission européenne et des gouvernements des pays-membres de l'Union. Elle nécessite donc une action à un double niveau. Certains sujets, tels que les conditions de travail et, en partie, les principes de la protection sociale relèvent de la Commission européenne. D'autres, notamment l'organisation de cette protection et les conditions de rémunérations, dépendent des décisions des pays-membres ².

(1) C'est-à-dire des nombreuses entreprises inscrites au registre du commerce dans lesquelles le conducteur « est son propre patron ». Une solution permettant de mieux contrôler le temps de travail de ces travailleurs indépendants consisterait, sans mettre en cause la réglementation des temps de conduite et de repos, à s'appuyer sur l'analyse de l'amplitude.

(2) La CFDT estime, pour sa part, qu'un statut du travailleur mobile européen n'apporterait rien de plus dans le transport routier de marchandises.

2.2.5 Favoriser l'adaptation de l'outil logistique

La reconquête de la compétitivité du pavillon français doit également être conçue dans un cadre plus large que le seul transport routier. L'une des stratégies possibles des entreprises consiste à assurer un service à plus haute valeur ajoutée en recherchant une meilleure efficacité de l'ensemble de la chaîne du transport et de la logistique. Dans ce cadre, l'Etat doit chercher, sinon à accompagner cette évolution, du moins à mettre en place les conditions qui permettent de la favoriser.

De nombreuses réflexions, notamment celles, récentes, de la Commission européenne, rappellent la nécessité de replacer la politique des transports dans une perspective globale qui dépasse les seules logiques des différents modes et qui intègre le développement de la logistique. La compétitivité du pavillon doit donc être appréhendée comme un maillon de celle, plus générale, de la chaîne logistique. C'est dans cette articulation que se joue l'efficacité de l'ensemble. Même si l'organisation de la logistique relève avant tout de l'initiative privée, la mise en place de mesures favorisant le développement de la logistique constitue une opportunité pour les pouvoirs publics de créer une situation plus efficace pour l'espace économique européen. Il est encore malaisé de se faire une idée précise du marché européen de la logistique, car les informations statistiques sont insuffisantes ; Mais, l'impact des activités logistiques et plus généralement de l'ensemble des systèmes d'organisation mis en place sur les territoires, et donc sur l'emploi, est vraisemblablement considérable.

On notera également que le renforcement de la logistique et son efficacité sont un élément clef de la mobilité durable en ce qu'ils contribuent, (notamment en favorisant la « *co-modalité* »), à atteindre d'autres objectifs, tels qu'un environnement amélioré, la sécurité de l'approvisionnement énergétique, etc.

Plusieurs propositions peuvent être envisagées dans cette perspective. La mission approuve celles de la Commission qui visent à développer le système logistique européen et qui ont été évoquées à de nombreuses reprises dans les travaux des groupes. Même si clairement certaines d'entre elles relèvent désormais de l'échelon européen, sur bien des points la France peut s'engager résolument sur ces pistes sur son propre territoire et impulser et soutenir ces dynamiques vis à vis de ces partenaires :

- identification et réduction des goulets d'étranglements, en concertation avec les utilisateurs, non seulement en investissant dans de nouvelles infrastructures qui pourraient s'avérer justifiées mais en optimisant, en priorité, l'usage de celles-ci ;
- intégration renforcée et diffusion des nouvelles technologies qui impactent l'efficacité et la fiabilité du système de transport (renforcement de la normalisation et l'interopérabilité des systèmes, aides aux PME pour y accéder, développement de la recherche, renforcement de la formation pour faciliter leur intégration dans le tissu industriel) ;
- promotion et simplification des chaînes multi-modales, dans lesquelles le maritime et les ports occupent une place très particulière. Cela passe notamment par la simplification des formalités qui restent encore aujourd'hui très diverses selon les modes de transport et qui ne facilitent pas les logiques multimodales et par des avancées sur les normes de chargement pour éviter des difficultés d'exploitation importantes dans toute la chaîne logistique.

De manière plus précise, dans le cadre de la législation des « installations classées pour la protection de l'environnement » (ICPE), la durée nécessaire aujourd'hui en France pour obtenir l'autorisation de créer un entrepôt, proche de deux ans en moyenne en cas d'enquête publique, contre quelques mois pour les pays voisins, présente deux inconvénients majeurs : elle conduit d'une part à figer l'implantation des dépôts en place au lieu de favoriser leur optimisation géographique, et d'autre part à favoriser leur implantation dans les pays voisins de la France. Dans ces conditions, et sans préjuger l'application dans des cas particuliers d'autres textes, notamment la loi sur l'eau, la mission recommande de simplifier en deux temps cette procédure :

- dans un premier temps, le seuil à partir duquel un entrepôt doit faire l'objet d'une procédure d'autorisation devrait être relevé significativement. En parallèle, le nombre de rubriques relatives

à cette catégorie d'installations pourrait être réduit par le regroupement de plusieurs d'entre elles (ce qui éviterait de devoir procéder à des modifications d'autorisation lorsqu'un exploitant change la nature des produits qu'il entrepose). Enfin, les notions de propriétaire et d'exploitant pourraient être clarifiées ;

- dans un deuxième temps, une fois que la procédure d'autorisation simplifiée aura été mise en place par la loi, il sera probablement souhaitable qu'elle s'applique très largement aux futurs entrepôts (en distinguant ceux soumis à déclaration, à autorisation simplifiée, et à autorisation ¹).

Il n'entrait pas dans le travail de la mission de s'interroger sur le devenir des ports français : elle souligne cependant la nécessité de leur donner les moyens de se développer à un rythme de croissance au moins égal à celui des principaux autres ports européens, en tout cas dans le domaine des conteneurs, afin de développer une activité de logistique à forte valeur ajoutée et de rationaliser la chaîne du transport.

2.2.6 Favoriser le regroupement des entreprises ?

Bien que la taille moyenne des entreprises tende à croître, le transport routier de marchandises reste caractérisé par l'existence d'un grand nombre d'entreprises, y compris artisanales, de petite, voire de très petite taille. Celles-ci ont leur place soit comme sous-traitants, soit sur des créneaux précis, et elles contribuent à la souplesse et à la réactivité de l'offre de transport routier. Mais on peut aussi admettre que l'efficacité du transport s'améliore lorsque la taille moyenne des entreprises s'accroît, que l'accès direct au marché, y compris à l'international, leur est facilité, que la mise en œuvre des technologies et des formes d'organisation modernes est plus aisée...

L'Espagne de même que l'Italie, qui compte aujourd'hui plus de 100 000 entreprises dans le secteur routier de marchandises, ont ainsi mis en place depuis plusieurs années des mesures destinées à favoriser leur regroupement ².

A la suite de l'accord social de novembre 1994, consécutif au contrat de progrès, plusieurs mesures (destinées à encourager les cessations d'activité et les regroupements que ce soit par le mécanisme des fusions-absorptions, ou par celui de la création de coopératives) ont été mises en œuvre en France en ce sens, mais avec une efficacité, semble-t-il, assez modeste. Dans ces conditions, le Gouvernement français devrait s'interroger, - ce que la mission n'a pu faire -, en liaison avec les partenaires sociaux, sur l'intérêt de mettre en œuvre des mesures tendant à favoriser le regroupement d'entreprises ainsi que sur leur faisabilité au regard des expériences passées et de la politique suivie par les pays voisins. Le soutien à la collaboration inter-entreprises pourrait être étudié dans ce cadre ³.

2.3 Réguler la concurrence

La politique de régulation économique de l'Etat doit permettre de garantir une concurrence loyale et transparente, et de conforter le développement d'une économie compétitive et innovante.

Cette régulation de la concurrence, qui est présentée en détail dans le rapport du sous-groupe présidé par Maurice Bernadet, doit s'exercer à l'égard de l'ensemble des entreprises qui ne respecteraient pas les règles sociales et fiscales existant en France ou celles du code de la route : les recommandations portent donc sur la limitation du cabotage, sur la vérification de la pérennité des conditions d'accès à la profession, sur la révision de la chaîne du contrôle et de la sanction et enfin sur la pratique de la sous-traitance.

(1) Certains membres de la mission émettent des réserves sur leur efficacité, et plus généralement sur cette proposition.

(2) Situation du transport routier de marchandises dans plusieurs pays d'Europe, DGTPE, novembre 2007.

(3) Un rapport de recherche, réalisé dans le cadre du PREDIT, sous le titre : « Guide de la collaboration inter-entreprises dans la chaîne logistique », formule à cet égard des propositions qui peuvent servir de base à la réflexion.

Par ailleurs, l'on peut se demander s'il ne serait pas préférable de chercher à prévenir les infractions plutôt que de les sanctionner : ne serait-il pas ainsi souhaitable que soit créé un label, ou une certification, reposant sur la mise en place d'une procédure type « qualité » destinée à ce que l'on vérifie que l'entreprise se donne les moyens de contrôler elle-même le bon respect des différentes réglementations, solution qui permettrait en outre d'offrir aux chargeurs un critère de sélection de leurs prestataires ¹.

2.3.1 Réglementer le cabotage

Bien qu'un certain nombre de membres de la mission émettent des doutes sérieux sur l'utilité, le caractère « contre-productif », et surtout la possibilité de réglementer efficacement le cabotage, la mission, dans sa majorité, considère une telle réglementation comme provisoirement souhaitable. A ce titre elle recommande que l'Etat français favorise l'adoption de la proposition de règlement de la Commission consistant à revenir à la conception originale du cabotage (éviter les parcours à vide en transport international) et donc à le relier à un voyage international. La proposition de règlement de mai 2007, élaborée par la Commission européenne, consiste à limiter la pratique du cabotage à trois opérations de transport consécutives à un trajet international dans un délai de maximum sept jours.

Le développement du cabotage depuis le début des années 2000 a conduit à la perte d'environ 5 000 emplois en France : dans l'esprit de la directive services, le conducteur provenant d'un établissement situé dans un autre pays membre que la France devrait être soumis aux conditions sociales françaises, à moins que le cabotage ne soit strictement limité dans le temps. La mission recommande que la limitation du cabotage qui sera prochainement mise en œuvre en France repose, même si elle n'a vocation à s'appliquer que pendant une période limitée, sur des principes simples, raisonnablement vérifiables, et anticipe sur la réglementation européenne en cours d'élaboration ².

En tout état de cause, il faut garder à l'esprit que le cabotage est une prestation qui revêt, par définition, un caractère temporaire : lorsqu'elle est exercée continuellement ou d'une manière régulière, cette activité de transport intérieur nécessite de s'établir dans le pays d'accueil. Le droit européen conduit en effet à distinguer l'activité qui relève de la libre prestation de service, parce qu'elle est exercée de façon temporaire, de l'activité qui relève du droit d'établissement lorsqu'elle est exercée à titre permanent. Les propositions de la Commission en matière de cabotage ont précisément pour objet d'explicitier la notion de « caractère temporaire » du cabotage afin de mettre fin à l'incertitude actuelle.

Un décret du 11 décembre 2007 relatif au détachement transnational des travailleurs introduit des contraintes nouvelles, avec l'obligation de détacher les conducteurs étrangers après déclaration faite auprès de l'inspection générale du travail des transports. La mission s'interroge néanmoins sur les modalités de diffusion de ce texte aux transporteurs étrangers : ce décret est de fait pris en application de l'article 89 de la loi du 2 août 2005, codifié à l'article L. 342-3 du code du travail, qui applique au cabotage les dispositions qu'elle définit en matière de détachement transnational des travailleurs. Il impose ainsi le détachement des conducteurs étrangers qui effectuent du cabotage et leur déclaration auprès de l'administration. La mission souligne l'intérêt de ce texte dans le cas où la durée du cabotage ne serait pas limitée. Cependant, dès lors que le projet de règlement prévoit de limiter la pratique de cabotage à trois opérations de transport consécutives à un trajet international dans un délai de maximum sept jours, l'application d'un tel texte lui paraît extrêmement problématique, elle soulève en effet la question de la vérification de la bonne application de l'ensemble des règles du détachement.

(1) On pourrait envisager, sur le modèle de la certification ISO, une certification spécifique garantissant que l'entreprise a pris les mesures assurant le respect des règles qui s'imposent à elles.

(2) Le contrôle pourrait ainsi reposer sur une obligation de déclaration électronique préalable à l'entrée en France du camion correspondant et l'autorisant ainsi à circuler en France pendant une durée inférieure à sept jours, à des contrôles automatiques sur les autoroutes par lecture de la plaque et comparaison au fichier électronique, et à la mise en œuvre de sanctions lourdes, reposant sur un temps d'immobilisation si le véhicule est arrêté par les forces de l'ordre ou sur des amendes substantielles.

Un débat existe aujourd'hui au sein de la Commission européenne et du Parlement pour déterminer la durée durant laquelle la limitation du cabotage doit s'exercer : 2014 constituerait ainsi l'année de l'ouverture totale du marché. Aux yeux de la mission, ce débat est dépourvu de sens : la limitation de cette pratique doit subsister jusqu'à ce qu'une concurrence plus saine ait été établie entre les différents pavillons. La mission recommande donc que la France se prononce contre l'adoption d'une date limite pour l'encadrement du cabotage si l'harmonisation des réglementations fiscales, sociales, et des conditions d'exercice de la profession, qui pourrait notamment s'appuyer sur la création d'un régime européen du travailleur mobile, n'est pas suffisamment avancée : un accord sur les projets d'harmonisation des taux d'accises sur le gazole professionnel et de règlement sur les conditions d'accès à la profession, ainsi que la mise en place d'un salaire minimum dans l'ensemble de l'Union européenne ou, au moins, dans les pays voisins de la France, constituent des préalables indispensables au relâchement des contraintes sur le cabotage ¹.

Elle souligne enfin l'intérêt de disposer de statistiques fiables et détaillées afin de suivre l'évolution du cabotage en France.

2.3.2 Contrôler la pérennité des conditions d'accès à la profession et les conditions de son exercice

La Commission a publié au mois de mai 2007 un nouveau projet de règlement proposant d'établir des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route ainsi que sur les infractions conduisant à exclure une entreprise de la profession. Celui-ci insiste en particulier sur le contrôle du maintien, en permanence, des conditions en particulier financières exigées pour accéder à la profession. Il introduit de plus une quatrième condition à respecter par les entreprises : celles-ci doivent « être établies effectivement et de manière stable sur le territoire de l'Etat membre qui lui donne à travers une autorité compétente l'autorisation d'exercer la profession ² ».

La mission souligne que si leur capacité financière ³ n'est pas maintenue, les entreprises risquent d'être tentées de commettre, et de fait commettent, des infractions de toute nature, ce qui risque, outre les conséquences en termes de sécurité, et de respect du droit du travail, de tirer les prix du marché vers le bas, de fragiliser ainsi les autres entreprises et de réduire les ressources que celles-ci pourraient consacrer à leur modernisation.

A ce titre, la mission recommande :

- **que la France soutienne le projet de règlement de la Commission, évoqué ci-dessus**, qui prévoit que les conditions d'accès à la profession (honorabilité, compétence, capacité financière, lieu d'établissement) soient maintenues tout au long de la vie des entreprises. La mission souligne cependant que :
 - les critères permettant de vérifier le maintien de la capacité financière devront faire l'objet de propositions de modifications de la part de la France : les résultats nets successifs de l'entreprise devraient également être pris en considération, l'objet et l'efficacité de la caution bancaire précisés ;

(1) Certains membres du groupe font remarquer que cette condition, qu'ils jugent utopique, reviendrait à transformer en définitif, ce qui est exclu, le caractère provisoire de la réglementation du cabotage.

(2) Cette condition peut sembler évidente, mais l'expérience prouve que ce n'est pas le cas et qu'il existe, dans certains pays, des entreprises qui ne disposent que d'une boîte aux lettres.

(3) La réglementation exige d'une entreprise qu'elle puisse attester d'une capacité financière proportionnelle à son parc de véhicules. Cette exigence est un moyen d'éviter que des entreprises ne se créent sans disposer des moyens nécessaires pour assurer leur pérennité, pesant sur un marché qui est souvent en situation de surcapacité. Elle est encore plus essentielle concernant les entreprises existantes qui, lorsqu'elles sont en difficulté, ont tendance à pratiquer la fuite en avant, à fonctionner à des prix ne couvrant que les coûts marginaux, à pratiquer la surcharge, l'excès de vitesse, les temps de travail abusifs... en espérant que la fraude, abaissant leurs coûts de fonctionnement, leur permettra de survivre sinon de se redresser. Mais ces entreprises tirent les prix vers le bas et mettent en péril la situation d'entreprises plus respectueuses des règles.

- Les principales recommandations -

- le délai de six mois séparant la constatation du non-respect de la capacité financière de la sanction est irréaliste : l'application des critères, quels que soient ceux qui seront retenus, ne saurait être automatique.

2.3.3 Redéfinir la chaîne du contrôle-sanction

D'une façon générale, même si la France réalise dès aujourd'hui le contrôle de la réglementation sociale européenne de 3 % des journées de conduite, - ce qui est l'objectif fixé par la Commission pour 2010, le faible nombre de suites données par les tribunaux aux procès verbaux et le faible nombre de sanctions proposées par les commissions régionales des sanctions administratives conduit à une perte de crédibilité de l'ensemble de l'action de l'Etat dans le domaine de la régulation et du contrôle. Une révision de la chaîne du contrôle sanction est donc nécessaire pour l'ensemble des contrôles liés au transport routier de marchandises : droit du transport, droit du travail, accès à la profession, code de la route. Elle devrait s'accompagner de l'élaboration, à un niveau central, d'une nouvelle circulaire précisant la philosophie et la méthodologie des contrôles.

Au-delà de la transcription du futur règlement évoqué ci-dessus, la révision de la chaîne du contrôle-sanction pourrait reposer sur :

- le renforcement des contrôles sur routes, pour mieux contrôler notamment les vitesses et les surcharges ;
- l'alourdissement substantiel des amendes résultant des contrôles effectués au bord des routes ou au droit des chantiers de maintenance sur routes ou autoroutes ¹, et leur paiement immédiat ;
- la généralisation de la procédure d'immobilisation (avec confiscation des papiers du véhicule), qui est jugée particulièrement pénalisante et donc efficace ;
- la dépenalisation d'un certain nombre d'infractions constatées. Cette question suscite de nombreuses interrogations et mériterait un examen approfondi qui a été esquissé dans le cadre du sous-groupe « Compétitivité » présidé par Maurice Bernadet. Le terme lui-même prête à confusion : la dépenalisation proposée, qui pose des problèmes juridiques de mise en œuvre, vise au renforcement des sanctions, et non à leur allègement ;
- la rénovation et la professionnalisation des commissions régionales des sanctions administratives afin que leur fonctionnement soit facilité (à la fois élargissement de leur composition, et facilitation de leur fonctionnement, par exemple en renonçant à l'obligation du « quorum », permettant ainsi de les réunir plus souvent), et que leur efficacité soit accrue (Publicité des recommandations ? Obligation de motiver les recommandations ? Obligation de motiver les décisions finales des Préfets si elles sont distinctes des recommandations des CRSA ?).

A ce stade, la mission s'interroge cependant sur la manière dont pourraient être mises en œuvre les sanctions actuelles, ou celles prévues par le futur règlement relatif à l'accès à la profession :

- il lui semble qu'il appartient à l'Etat de définir la « politique pénale » qu'il entend suivre en fonction de la conjoncture économique, et de veiller à l'homogénéité de son application par ses services, par ceux des organismes de contrôle, ainsi que par les commissions régionales des sanctions administratives ;
- en fait, le non-respect des critères financiers devrait déclencher une mise en garde, assortie d'un délai de rétablissement de la situation. Le maintien du non-respect des critères devrait conduire à un examen plus approfondi de la situation financière, couplé avec la prise en compte d'un éventuel comportement « infractionniste », en particulier vis-à-vis des codes de la route et du travail. Ceci suppose une formation approfondie des fonctionnaires des directions régionales de l'équipement chargés de ces analyses, éventuellement aidés par des experts extérieurs à l'administration, ainsi qu'une meilleure coordination avec les services chargés d'aider les entreprises en difficulté. Les CRSA devraient alors être saisies s'il apparaissait que la situation ne

(1) Les exploitants, publics ou privés, d'autoroutes, en particulier, sont préoccupés de l'aggravation du nombre d'accidents impliquant les agents de maintenance : dans de nombreux pays, les amendes pour excès de vitesse au droit des chantiers sont doublées.

peut être redressée dans des délais raisonnables. L'ensemble des recommandations des CRSA devrait chaque année faire l'objet, par l'administration, d'un rapport de synthèse qui pourrait être communiqué au Conseil national des transports, et éventuellement soumis pour avis à la Commission nationale des sanctions administratives.

La mission souligne enfin que dans le cadre de sa politique de régulation économique et sociale du secteur, l'Etat doit disposer des moyens nécessaires, en particulier en personnels qualifiés¹ pour effectuer les contrôles prévus.

2.3.4 Mieux encadrer la sous-traitance²

Même si l'on ne considère que la sous-traitance entre transporteurs, particulièrement développée dans le secteur du transport routier de marchandises, celle-ci n'est pas en soi un phénomène critiquable. Le développement de la sous-traitance devient anormal lorsque l'on aboutit à une sous-traitance « d'exploitation » consistant à compenser, au détriment des transporteurs les plus dépendants, la sous-tarification des transports à laquelle d'ailleurs ils participent. Dans ces conditions, la mission recommande de renforcer la responsabilité des donneurs d'ordre, en modifiant le décret de 1992 (codifié dans la partie réglementaire du code de la route) concernant la co-responsabilité.

Dans cet esprit, la mission recommande de :

- sensibiliser les services de contrôle et les parquets à l'existence du dispositif mis en place par le décret de 1992 et à sa légitimité, afin d'aboutir au renforcement de son application, d'inviter les tribunaux à adopter une appréciation plus souple de l'élément intentionnel³ afin que les donneurs d'ordres peu scrupuleux ne puissent profiter de cet élément pour échapper à la sanction, d'améliorer la communication et la concertation entre les services de contrôles et les Parquets afin de cibler les entreprises à sanctionner et de s'accorder sur les critères qui permettent d'engager la responsabilité du donneur d'ordre ;
- de modifier la rédaction du décret de sorte que la responsabilité du donneur d'ordre soit engagée dès lors qu'il a incité (et non plus donné des instructions incompatibles) à la commission des infractions ;
- de prévoir la co-responsabilité pénale du donneur d'ordre dans l'énoncé même de certaines infractions ;
- de prévoir une présomption de responsabilité pour certaines infractions (surcharge ou temps de conduite par exemple) ;
- de mettre à la charge du donneur d'ordre une obligation générale de contrôle de la conformité de l'opération de transport avec les normes énoncées par certaines réglementations (obligation prévue - pour ce qui concerne les temps de conduite et de repos - par le nouveau règlement communautaire n° 561/2006).

Il convient de souligner l'opposition du représentant des chargeurs et de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF) à cette recommandation.

(1) Une large majorité de membres du groupe souligne ainsi la nécessité d'un corps de contrôle spécifique au transport routier de marchandises.

(2) Ces recommandations ont fait l'objet d'études spécifiques, en particulier, de la part de l'Institut du droit international des transports (IDIT), sous la direction d'Isabelle Bon-Garcin dans un rapport remis auprès de la DGMT.

(3) Rappelons que le décret n°92-699 dit de co-responsabilité dispose que la co-responsabilité du donneur d'ordre est engagée par « le fait pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordre, en connaissance de cause, de donner à tout transporteur routier de marchandises, ou à tout préposé de celui-ci, des instructions incompatibles avec le respect des dispositions... » relatives aux durées maximales de conduite journalière, à la durée du travail, aux vitesses maximales autorisées, aux limites de poids des véhicules... L'engagement de la responsabilité du donneur d'ordre implique donc de prouver que celui-ci a donné de telles instructions et qu'il savait qu'elles étaient incompatibles avec le respect de la réglementation.

2.4 Lutter contre les émissions de gaz à effet de serre

Le risque d'un désastre planétaire dû à l'augmentation constante des gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère justifie des objectifs de réduction drastique de ces émissions, tels qu'une division par deux en 2050 au plan mondial. Pour atteindre un tel objectif, compte tenu de la progression attendue des émissions des pays en voie de développement, les pays industrialisés, en particulier l'Union européenne, doivent dès maintenant s'engager à réduire leurs émissions pour atteindre des objectifs plus ambitieux encore (« facteur 4 » en 2050) : il n'en est pas de même pour les pays en développement et, notamment, pour les pays émergents (Chine, Inde,...), qui connaîtront à moyen terme une croissance soutenue de leurs consommations énergétiques.

Dans la perspective d'une baisse très significative d'ici à 2050 des émissions de gaz à effet de serre par rapport à 1990, l'objectif de plus court terme retenu récemment pour encadrer le secteur du transport est issu du Grenelle de l'environnement : il consiste à réduire de 20 % les émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports d'ici à 2020 (pour les ramener au niveau de 1990). Dans sa communication de janvier 2008, la Commission européenne envisage pour sa part une réduction des émissions françaises (hors secteur soumis au marché de permis d'émissions) de 14 % par rapport à l'année 2005.

Deux orientations particulières ont été annoncées pour atteindre cet objectif :

- la création d'une éco-redevance kilométrique pour les poids lourds sur le réseau routier non concédé ;
- le ministère en charge de l'écologie du développement et de l'aménagement durables se fixe comme objectif d'augmenter la part du fret ferroviaire de 25 % d'ici 2012 et celle du fret non routier de 14 % aujourd'hui à 25 % en 15 ans.

La mission souligne la nécessité et l'urgence de la mise en place d'un plan d'ensemble destiné à respecter ces objectifs, tout en veillant à maintenir la compétitivité du TRM par rapport à ses concurrents étrangers, ce qui implique un accord européen sur un certain nombre de mesures.

Ce plan, dont on consultera le détail dans le rapport du sous-groupe présidé par Michel Savy, comprend donc non seulement :

- des recommandations à l'échelle de l'Union européenne ;
- un certain nombre de mesures nationales pour l'interurbain mais aussi pour la livraison des marchandises en ville ;
- des priorités de recherche et développement ;
- un certain nombre d'études destinées à aller au-delà.

Il doit être préparé par l'Etat en étroite liaison avec l'ensemble de la profession. Il doit permettre de nourrir le volet transport des plans climat-énergie qui devraient devenir obligatoires dans les communautés urbaines et d'agglomérations, conformément aux conclusions du Grenelle de l'environnement.

Les mesures mises en œuvre doivent être évaluées, en fonction de l'objectif global de réduction des émissions de gaz à effet de serre, au regard de leur coût, de leur efficacité mais aussi de leur impact sur la compétitivité du pavillon et sur l'emploi dans l'ensemble du secteur des transports, ainsi que de l'ensemble de leurs autres impacts environnementaux et sociaux, positifs ou négatifs, afin de privilégier celles qui sont les plus efficaces au regard de ces différents critères : ceci suppose très probablement que soit désignée la structure administrative en charge de ce sujet, que soient définis les objectifs et les actions nécessaires à la mise en place de cette régulation et que soit organisée une concertation avec les professionnels afin de définir un véritable plan d'ensemble destiné à réduire les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine du transport routier de marchandises...

L'effet de serre est un phénomène cumulatif : une tonne d'équivalent CO₂ émise aujourd'hui vient s'ajouter au stock existant et mettra parfois plusieurs dizaines d'années à disparaître. En outre, les changements structurels à long terme passent par un infléchissement des tendances, dès à présent. Il n'est donc plus possible de déconnecter l'horizon court des actions immédiates, qui est spontanément l'horizon du monde professionnel, de leurs conséquences à long terme. En ce sens, l'horizon de 2015 fixé à notre groupe de travail n'est qu'une première étape, vers un horizon plus lointain et que c'est en fonction de cet horizon lointain qu'il faut ordonner l'action imminente. Ce résultat, à lui seul, illustre le profond renouvellement de la pensée et de l'action qu'il nous faut, collectivement, accomplir.

a) A l'échelle européenne

La France devrait :

- proposer l'élaboration d'un projet de règlement technique relatif à la limitation des émissions de gaz à effet de serre des poids lourds ;
- favoriser l'adoption du projet de règlement relatif à la limitation des émissions des véhicules utilitaires légers, dont une part significative est utilisée pour le transport des marchandises en ville, et qui correspondent à un important potentiel de réduction ;
- proposer d'intégrer le coût des émissions de CO₂ dans le prix du transport routier (tarification routière, établissement d'un marché des permis d'émission, taxe carbone ou augmentation de la TIPP...) afin notamment de favoriser un report modal significatif sur les longues distances. Il doit être clair, cependant, que l'instauration éventuelle d'une taxe carbone ne peut se faire indépendamment du prix, exprimé en euros, du baril de pétrole¹. Il doit également être clair que l'on ne peut, simultanément, intégrer le coût des émissions de G.E.S. dans les coûts externes, dans le cadre d'une révision de la Directive « Eurovignette » et instaurer une « écotaxe » sur le prix des carburants. A ce titre, la réflexion sur la possibilité d'augmenter la TIPP sur le gazole professionnel ou d'inclure les transports routiers de marchandises dans le marché d'échange des quotas d'émissions de CO₂ doit être poursuivie : dans les deux cas, une telle démarche ne peut être envisagée au seul plan français et ne doit être mise en œuvre que simultanément dans l'ensemble de l'Union européenne. Cette réflexion doit également intégrer la possibilité de mettre en œuvre une solution mixte consistant à introduire des taxes libératoires en parallèle d'un marché de droits d'émission. L'idée est de laisser la possibilité à l'acteur de choisir entre payer la taxe dont le montant est connu à l'avance où au contraire d'aller sur les marchés des permis. L'option la plus commune consiste alors à fixer une taxe de référence correspondant à la fourchette haute des estimations sur la base du coût estimé pour atteindre les objectifs de réduction.

Plus généralement, elle recommande que la France prenne l'initiative de lancer la réalisation, au niveau européen, d'un plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur du transport routier de marchandises, et plus généralement dans l'ensemble du secteur de transport de marchandises.

Dans cet esprit, la France pourrait proposer l'étude de différents scénarios destinés à se rapprocher d'une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050. Il apparaît en effet que l'on est très probablement à la veille d'une évolution forte de la logistique des entreprises de production et de distribution et donc d'une évolution forte également de la profession du transport routier et de ses techniques mais que ceci ne peut s'étudier que dans un cadre communautaire. L'Union européenne devrait donc lancer une telle étude prospective en liaison avec les différents Etats membres, les chargeurs et la profession du transport.

b) Au niveau national

La mission recommande :

- le développement (le plus large possible, mais cependant réaliste) du report modal sur tous les créneaux où les modes alternatifs à la route sont pertinents (développement de services

(1) Cette position n'est pas partagée par tous les économistes.

- Les principales recommandations -

ferroviaires, tarification incitative sur les axes en concurrence¹,...); il est peu probable qu'un report modal suffisant puisse résulter de la seule augmentation du prix du transport routier, quelles qu'en soient les modalités. Son développement nécessite également un accroissement important de la productivité et de la fiabilité des modes alternatifs à la route, qu'il fasse appel au transport par conteneurs, au combiné classique (caisses mobiles) ou aux autoroutes ferroviaires ou de la mer (remorques ou ensembles complets, éventuellement accompagnés), ainsi que des investissements adaptés qui devront être chiffrés. Il découlera également d'une évolution du comportement des chargeurs. Les mesures permettant le développement des modes alternatifs à la route devraient être précisés dans les chantiers en cours à la suite du Grenelle de l'environnement ;

- le développement d'actions de formation professionnelle et de sensibilisation, pour les professionnels comme pour les citoyens, pour une conduite plus économe en énergie ;
- l'optimisation par les chargeurs de la demande de transport routier de marchandises, en fonction de l'évolution des prix et d'une éventuelle taxe carbone, pour améliorer l'efficacité environnementale de l'offre de transports ;
- « l'étiquetage des produits de consommation courante pour indiquer leur coût en carbone », conformément aux conclusions du Grenelle de l'environnement.

Compte tenu des positions divergentes en son sein relatives à l'extension de l'autorisation de circulation du 44 tonnes², sur l'ensemble du réseau routier ou à la possibilité d'autoriser la circulation des véhicules de 25,25 mètres, la mission recommande, que l'augmentation du poids total en charge autorisé des poids lourds et de leurs dimensions fasse l'objet d'études plus précises, prenant en compte non seulement les résultats, parfois contradictoires, des travaux déjà existants, mais aussi les expérimentations, voire les autorisations, existant dans les pays voisins, et d'une évaluation, discutée avec l'ensemble des partenaires du transport, de son impact d'une part sur les émissions de gaz à effet de serre, (tenant compte d'une éventuelle réduction du report modal), et d'autre part sur la sécurité routière, l'emploi, le coût horaire de l'heure de conduite ainsi que l'accessibilité des territoires.

Les mesures concernant les GES, et relatives à la livraison des marchandises en ville, seront traitées dans la recommandation spécifique touchant le problème général des marchandises en ville.

c) La recherche-développement

La mission recommande de concentrer les efforts dans le domaine du transport routier de marchandises sur un certain nombre de priorités :

- l'amélioration technologique des véhicules, en particulier des poids lourds hybrides ;
- la production d'agrocarburants de deuxième génération (utilisant la totalité de la plante selon une filière optimisée pour son rendement énergétique et son coût. Il s'agit de disposer d'une source de carburant alternatif performante pour éviter d'avoir à consacrer à la production des surfaces excessives ; l'optimisation de l'usage des terres justifie un examen spécifique, en particulier en Europe dans le cadre de la PAC ;
- l'étude des organisations logistiques et, plus généralement, des besoins de transport de l'économie, permettant la réduction des émissions de gaz à effet de serre³ ;
- l'apport des nouvelles technologies de l'information.

(1) Il faut noter, à cet égard, que le report, sur autoroute ferroviaire, d'une large part du trafic de transit, tel qu'il est actuellement envisagé, concerne de très nombreux véhicules qui, compte tenu du prix des carburants, s'approvisionnent exclusivement hors de nos frontières : compte tenu des modes de comptabilisation des émissions, l'impact, en termes de CO₂, du report modal de ces véhicules n'est pas comptabilisé dans les « économies » faites en France. Ce biais dans l'affectation des économies d'émission, qu'il y aurait lieu de corriger, n'enlève rien à l'intérêt global de la mesure, apprécié au niveau européen.

(2) Conduisant à une opposition forte entre les partisans d'une amélioration de la productivité, favorables à la mesure, et ceux qui considèrent qu'elle handicaperait fortement le report modal.

(3) Ce thème devrait être un des axes forts du programme de travail du groupe « Logistique et transport de marchandises » du PREDIT 4.

d) Etudes à plus long terme

La synthèse des réflexions disponibles à ce jour montre qu'en prenant pour référence l'année 1990, une division par deux à l'horizon 2050 est possible dans le secteur du transport routier de marchandises, à condition de mettre en œuvre sans attendre les moyens déjà identifiés. Une division par quatre, qui ne préjuge en rien les décisions politiques qui conduiraient à répartir l'effort global européen entre les différentes nations, et l'effort national entre les différents secteurs économiques, supposerait des efforts bien plus importants et impliquerait probablement une modification très substantielle de nos modes de production et de consommation. On peut cependant estimer, sur la base du rapport Stern de 2006 et des évaluations du GIEC de 2007, que l'absence ou l'insuffisance des mesures d'atténuation du changement climatique entraînerait des modifications encore plus importantes de nos modes de vie dont il faudrait pouvoir, dans un exercice exploratoire, dégager les principaux éléments : il s'agit donc d'un choix politique important, dépassant le niveau national, et dans lequel prudence et modération des mesures ne sont pas nécessairement liées.

L'exercice exploratoire doit également envisager la situation dans laquelle le transport serait amené à réduire ses émissions dans des proportions beaucoup plus importantes que celles qu'on envisage aujourd'hui en réalisant des simulations correspondant en ordre de grandeur à une division par quatre de nos émissions d'ici à 2050. Le transport constitue en effet un noyau dur des émissions de CO₂ pour lesquelles il existe à ce jour peu de substituts. Dans cette perspective, l'exercice exploratoire devrait aller beaucoup plus loin que ce qui a pu être fait dans le cadre des travaux de cette mission et montrer notamment les coûts que représenteraient des efforts de réduction plus importants ainsi que les modalités qui permettraient d'envisager de telles réductions (par exemple : intégration sur les marchés de permis, systèmes de taxes, de normes, remise en cause de la liberté du choix du mode de transport, modalités d'accès aux centres-villes, etc.). L'engagement d'une réflexion approfondie sur les mesures à prendre pour diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports serait ainsi souhaitable afin de faire apparaître les ruptures nécessaires, si un tel objectif était retenu dans ce secteur. Une telle évolution supposera sans doute une remise en cause profonde de nos modes de production et de distribution, de nos habitudes de déplacement, de nos modes de vie, voire des structures urbaines, qui seront à comparer avec ceux qui résulteraient de l'impact des changements climatiques. Les travaux menés par la mission montrent que les mesures aujourd'hui envisageables ne suffisent pas pour aboutir à des réductions de l'ordre du facteur 4 dans ce secteur.

2.5 Contribuer à une amélioration de la livraison des marchandises en ville

La livraison des marchandises en ville est une compétence des autorités municipales, ainsi que des autorités organisatrices de transport urbain : l'Etat a néanmoins un rôle à jouer en tant que partenaire de l'action publique locale en instaurant et en développant davantage le dialogue avec les collectivités notamment à travers le « porter à connaissance ». Au-delà des guides préparés par le Certu, l'Etat, en amont du processus d'élaboration des PDU, pourrait faire un certain nombre de recommandations à l'action publique locale en « délivrant une vision élargie des problématiques posées », c'est-à-dire en repositionnant les intérêts locaux par rapport aux objectifs départementaux, régionaux voire nationaux.

L'organisation locale des transports souffre de l'éclatement des structures territoriales et des compétences sur l'espace urbain. A terme, la rationalisation des transports en ville ne pourra se faire sans une réforme de l'organisation territoriale qui est seule à même de renforcer la mise en œuvre d'une politique cohérente. Les conclusions du Grenelle de l'environnement envisagent ainsi un nouveau cadre législatif soulignant le rôle des collectivités territoriales et leur donnant des outils adaptés afin d'introduire l'adaptation au changement climatique et la maîtrise de l'énergie dans les objectifs de l'aménagement du territoire, de généraliser les plans climat énergie territoriaux, de lutter concrètement contre l'étalement urbain et de mieux coordonner les différentes politiques publiques.

La mission recommande que l'Etat :

- Les principales recommandations -

- a) crée au niveau national une instance de suivi de la livraison des marchandises en ville comprenant l'ensemble des acteurs concernés et favorise la diffusion des « bonnes pratiques » en matière de transport de marchandises en ville après une évaluation fiable et comparative des différentes expérimentations reposant, si possible, sur des indicateurs communs ; l'Etat devrait mettre ainsi à disposition de cette structure ses moyens d'études, en particulier, le Certu, afin que puisse être mise au point une méthodologie d'analyse et de diagnostic ;
- b) poursuive les recherches menées dans le cadre du programme relatif à la livraison des marchandises en ville ;
- c) étudie la possibilité de confier à un seul acteur, en l'occurrence les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU), les compétences en termes de déplacements urbains, d'aires de stationnement (pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds) et de police correspondante ; il s'agirait également de renforcer les amendes à destination des véhicules garés sur les emplacements réservés aux véhicules de livraison ¹ ;
- d) étudie la possibilité d'octroyer, pour la livraison des marchandises en ville, des avantages particuliers aux véhicules les moins émetteurs de gaz à effet serre : cette étude pourrait être confiée au Certu à partir du retour d'expériences des différents dispositifs déjà mis en œuvre (places de stationnement réservées aux véhicules propres, arrêté d'interdiction de circulation total ou partiel suivant les horaires...) et des possibilités offertes par la différenciation des tarifs des péages urbains.

Dans la constitution du volet transport routier de marchandise du plan de déplacement urbain, les collectivités pourraient :

- a) s'inspirer de la concertation menée dans le cadre de la Charte de la Ville de Paris et des recommandations qu'elle contient : la création d'aires de stationnement, spécialement identifiées, réservées pour les livraisons et la fixation d'une durée limite pour l'arrêt des véhicules de livraison sur les aires de livraison semblent notamment constituer de bonnes pratiques qui doivent être développées ;
- b) créer des schémas logistiques d'approvisionnement du périmètre urbain concernés destinés à minimiser les émissions de CO₂ et s'appuyant sur des modes de transport aussi propres que possible ;
- c) préserver les plates-formes logistiques existantes et réserver des terrains en périphérie immédiate des agglomérations pour en constituer de nouvelles, de préférence multimodales, permettant le déchargement des marchandises destinées à être livrées dans l'agglomération et leur regroupement dans des véhicules émettant le moins de CO₂ possible pour leur parcours terminal ; de telles dispositions ont vocation à être intégrées dans les différents schémas d'aménagement et d'urbanisme concernés ;
- d) veiller à ce que les arrêtés municipaux autorisant la circulation des poids lourds jusqu'à une certaine dimension ou un certain poids soient cohérents entre eux ; un travail sur ce sujet pourrait être mené par le Certu en liaison avec l'AMF, le GART et les organisations professionnelles du transport de marchandises afin d'aboutir à une « normalisation » des poids et dimensions des poids lourds qui aurait vocation à être respectée par les communes sauf exception particulière ; les décisions relatives à la réglementation du transport de marchandise en ville (interdiction de circuler, voirie, stationnement...), prises par les autorités municipales ne sont pas toujours cohérentes d'une ville à l'autre et peuvent avoir des conséquences importantes sur l'organisation des poids lourds en milieu urbain.

Il est par ailleurs souhaitable que les partenaires sociaux étudient l'extension de la formation initiale et continue obligatoire aux chauffeurs-livreurs utilisant des véhicules de moins de 3,5 tonnes, pour les mêmes raisons de sécurité qui ont conduit à l'instaurer pour les conducteurs de véhicules de plus fort tonnage.

(1) Cette recommandation ne s'applique pas à l'Île-de-France qui est l'objet d'un régime particulier.

2.6 Favoriser la cohabitation entre les véhicules particuliers et les poids lourds sur le réseau interurbain

Le développement des trafics pose de plus en plus de problèmes de cohabitation sur la voirie, aussi bien en milieu urbain que sur les grands axes routiers. La densité des trafics exacerbe les difficultés dont certaines ont des conséquences mineures, mais d'autres au contraire sont d'une gravité extrême allant de la paralysie des réseaux à des accidents souvent mortels. De manière générale, ces difficultés de cohabitations ont un coût économique important même s'il est difficile de le calculer précisément (pertes de temps, difficulté d'organisations, pollution accrue, etc.). Ces accidents sont difficiles à réduire et résultent des interactions sur lesquelles il est particulièrement nécessaire d'agir.

Si la profession n'a cessé de faire des progrès dans le domaine de la sécurité, il n'en reste pas moins vrai que l'opinion publique a « peur » des camions qui ne respectent pas toujours les vitesses autorisée ni les inter distances. De plus, même si la proportion des poids lourds impliqués dans des accidents n'est pas supérieure à celle des véhicules particuliers et si la responsabilité des conducteurs dans les accidents les impliquant n'est pas systématiquement engagée, loin de là, le nombre de morts résultant d'accidents impliquant des poids lourds reste beaucoup trop élevé. Cette situation nuit à l'image du transport routier de marchandises et à sa bonne intégration dans la société.

On trouvera l'ensemble des analyses et des recommandations dans le rapport du sous-groupe présidé par Jean-Noël Chapulut. Pour répondre à ces différentes préoccupations, la mission recommande plus particulièrement :

- d'intensifier les contrôles sur la route (respect par les poids lourds du code de la route, des charges maximales autorisées et de la prise du repos journalier) et de mettre en place des indicateurs de suivi et d'efficacité communiqués par les forces de l'ordre afin de suivre régulièrement l'évolution et les progrès réalisés ;
- de revoir rapidement la grille des vitesses maximales autorisées, aujourd'hui très complexe, afin de la simplifier, de la rendre plus compréhensible par les usagers et plus facilement contrôlable par les forces de l'ordre et donc mieux appliquée, afin également de favoriser l'émergence de solutions automatisées de contrôle ;
- d'étudier l'impact d'un alignement de la vitesse maximale des véhicules transportant des marchandises dangereuses sur celle des autres véhicules de transport de marchandises. Très peu d'accidents sur les marchandises dangereuses sont constatés, en raison notamment de la formation spécifique destinée aux conducteurs et d'une plus grande sensibilisation de leur part aux questions de sécurité. Les mesures prises pour le transport de marchandises dangereuses pourraient être raisonnablement préconisées pour le transport de marchandises non dangereuses ¹ ;
- de poursuivre les travaux sur le contrôle automatique des vitesses pour l'adapter aux poids lourds, puis de le mettre en œuvre à titre expérimental ;
- de veiller à ce que l'historique des vitesses sur une période de temps de plusieurs semaines soit accessible sur le chronotachygraphe électronique ;
- de changer la réglementation des sanctions applicables au titre du respect du code de la route aux poids lourds et aux véhicules légers, si cela est juridiquement possible, en aggravant celles des poids lourds ;
- de coopérer avec les administrations étrangères pour rechercher une meilleure harmonisation des contrôles ;

(1) FNE, la FNAUT et la FNTR (sous certaines conditions) rappellent qu'elles sont favorables à un abaissement de la vitesse des poids lourds de 10 km/h : la mission souligne que, conformément au Grenelle de l'environnement, des expérimentations devront être menées préalablement à la mise en place d'une telle décision, dans un certain nombre de secteurs, pour estimer l'impact sur les émissions de CO₂ d'une réduction de vitesse de 10 km/h du transport routier de marchandises.

- Les principales recommandations -

- d'examiner l'intérêt de mettre en œuvre de manière systématique dans les poids lourds des éthylomètres bloquant le démarrage de ces véhicules en cas d'alcoolémie positive. Les accidents de poids lourds liés à l'alcool sont difficilement admissibles ;
- d'identifier dix à vingt sections sur lesquelles pourraient être étendues les expériences d'interdiction de dépasser pour les poids lourds. La mise en œuvre et le suivi de ces expériences, qui devraient être organisées sous l'égide de l'administration, devraient associer en amont les organisations professionnelles ;
- d'instaurer, pour les poids lourds, des interdictions de dépassement en cas d'épisodes neigeux ;
- d'identifier, sur le réseau routier national non concédé, les itinéraires sur lesquels l'absence d'aménagement de places de stationnement pour les poids lourds présente des dangers importants et de financer la réalisation d'un programme de création de places de stationnement sur une durée d'environ 5 ans (300 places environ supplémentaires par an) en commençant par les itinéraires les plus critiques ;
- de veiller, sur le réseau concédé, à ce que le rythme de création de nouvelles places de stationnement soit accru, de façon à éviter tout stationnement sur la bande d'arrêt d'urgence au voisinage d'une aire de repos.

Enfin, le contenu de la formation devra évoluer pour mieux tenir compte de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de renforcer la sécurité routière, la sécurité du travail et des chargements, la courtoisie sur route (pour l'image du transport routier de marchandises) ainsi que la maîtrise des technologies de l'information, et, pour certains, la maîtrise des langues étrangères.

2.7 Se donner les moyens d'une amélioration de l'image du transport routier de marchandises

Afin de pouvoir remplir au mieux sa fonction, de réduire d'une part l'intolérance des autres usagers de la route, ou de ses riverains, et d'être en capacité d'autre part de continuer à recruter des jeunes, le transport routier de marchandises doit améliorer son image qui est aujourd'hui dégradée. En ce sens, il appartient :

- à l'Etat, en liaison avec la profession, de faire connaître la réalité du transport routier de marchandises ainsi que ses impacts positifs ou négatifs ;
- aux entreprises et à leurs salariés de s'engager par une Charte de bonne conduite à intensifier leurs efforts pour améliorer la sécurité, à réduire les émissions de CO₂, à diminuer la gêne des autres usagers de la route, à prendre les précautions nécessaires en cas d'épisode neigeux pour ne pas risquer de bloquer la circulation et à en faire connaître les résultats ;
- aux organisations professionnelles de veiller à ce que le message d'une nécessaire amélioration du transport routier de marchandises soit portée par l'ensemble de la profession, et à ce qu'il soit relayé notamment à l'occasion des formations professionnelles initiales ou continues.

La concertation entre les organisations professionnelles et les gestionnaires des infrastructures pourrait être mieux organisée. La mise en œuvre de ces mesures devrait s'accompagner d'une large campagne d'information portant à la fois sur les objectifs et les résultats.

Certains membres de la mission s'insurgent contre l'image particulièrement négative donnée par certains média, à l'occasion d'incidents, ou d'accidents isolés, et exceptionnels.

2.8 Contribuer au lancement, par la profession et les partenaires sociaux, d'une réflexion commune sur l'avenir à moyen terme

Le transport routier devra s'adapter à une nouvelle donne économique, avec davantage de compétition, des contraintes nouvelles liées aux politiques publiques de développement durable (nouvelles fiscalités, interventions des collectivités territoriales en matière de circulation, etc.) et de

« co-modalité » avec les transports ferroviaire, fluvial et maritime. Cette évolution continuera à modifier le fonctionnement des entreprises, notamment en fonction de leur périmètre d'intervention ou de leur secteur d'activité. Elle concernera également les métiers du transport qui auront à s'adapter.

Les partenaires sociaux auraient intérêt à engager une réflexion approfondie sur l'évolution à moyen terme de la profession, et l'Etat doit les y inciter, et éventuellement les y aider, y compris sous forme financière, par exemple par la mise à disposition d'experts, en particulier dans les domaines suivants :

- l'évolution des divers secteurs du transport routier de marchandises ;
- l'évolution de la politique de l'emploi et des métiers (définition tenant compte des différences réelles entre grands routiers, routiers régionaux, chauffeurs-livreurs, personnels d'exploitation, de maintenance, technico-commerciaux, etc. qualifications, formations et embauches, parcours professionnels, grilles de rémunération,...), comme le secteur de la logistique vient de l'effectuer ;
- l'évolution de la convention collective. Au fil des années, cette convention collective s'est complexifiée à l'extrême. C'est une preuve de sa vitalité et de son utilité dans le dialogue social, mais elle est devenue très difficilement exploitable et une réécriture tenant compte des différentes familles, d'éventuelles dérogations à certaines clauses du droit du travail, d'accords régionaux et d'entreprises, est nécessaire ;
- l'évolution du transport des marchandises afin de tenir compte de la lutte contre le changement climatique. La réflexion correspondante pourrait s'effectuer à travers l'étude de scénarios ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2050.

Un éclairage sur le développement des modes alternatifs à la route, en particulier du transport combiné, du report modal et des autoroutes ferroviaires et maritimes sera également souhaitable.

Ces réflexions sont certes à mener à la fois au niveau national, au niveau régional et à celui des entreprises, avec les allers et retours nécessités par la recherche de cohérence, mais aussi par d'éventuelles expérimentations liées à des situations locales. Elles concernent les Régions qui ont la responsabilité de la formation professionnelle, ainsi que les collectivités locales en charge de la circulation et du stationnement urbains. De son côté, l'Etat devra les accompagner en tant que de besoin (moyens financiers supplémentaires pour aider les organisations dans la démarche, prise en compte des évolutions des réglementations et du contexte).

Enfin, il est souhaitable que la profession engage une politique de communication sur l'attractivité et l'intérêt des métiers du transport routier de marchandises, comme le fait avec détermination, dans un autre domaine, la Fédération nationale des travaux publics.

Ces réflexions devraient intégrer une démarche prospective sur l'adaptation de la profession à une progression inéluctable du coût des carburants d'origine fossile, que ce soit du fait d'une hausse du prix du pétrole ou du fait d'une taxation progressivement croissante sur les émissions de CO₂ : évolution des types de véhicules utilisés, des circuits logistiques, de l'organisation du travail, etc.

Il serait également souhaitable que l'Etat engage une étude en vue de faciliter l'accès à la formation à la conduite ¹.

Si plusieurs des conclusions qui précèdent relèvent de l'action de l'Etat, la mise en œuvre d'un certain nombre d'entre elles, que la mission juge importantes pour l'avenir du transport routier de marchandises, ne pourra s'effectuer que dans le cadre d'un dialogue riche et constructif entre les différents partenaires de la profession.

Des lieux de concertation et de dialogue existent aujourd'hui mais ne semblent pas utilisés comme on pourrait le souhaiter pour fédérer l'ensemble des acteurs autour d'une prospective commune. La mission s'accorde sur l'idée qu'il serait pourtant indispensable de conforter des lieux indépendants et neutres permettant d'aborder, dans des logiques d'analyses globales voire intermodales, la question

(1) Cette étude devrait examiner l'ensemble des dispositifs existants et pourrait envisager, si la pénurie de conducteurs devait perdurer, la création de nouvelles formules.

- Les principales recommandations -

de l'avenir du transport de marchandises. L'Etat peut aider à ce que cette dynamique se crée et se maintienne mais il doit être clair aussi que cette dynamique doit reposer essentiellement sur la volonté et l'engagement des acteurs. Sans préjuger les formes précises que ces concertations doivent prendre, elles doivent être pérennes pour aborder avec anticipation les problèmes, suffisamment représentatives de l'ensemble des acteurs concernés et suffisamment visibles et respectées par la qualité de ces travaux pour offrir des points de repères dans des situations de crises ou pour peser sur les réformes qu'il faudra nécessairement engager en France ou, de plus en plus, au niveau européen. L'Etat doit par ailleurs clarifier les relations qu'il entretient avec ces différentes instances pour en conforter le fonctionnement et la crédibilité.

Même si ces débats peuvent et doivent aussi se penser à un échelon plus local, ce qui serait à terme utile pour s'appuyer sur les réalités vécues par les acteurs, des organismes plus structurés, comme par exemple le Conseil National des Transports, dont il faudrait alors redéfinir la place dans la chaîne de décision, repenser l'organisation et réformer le fonctionnement, peuvent être susceptibles de répondre à ces enjeux, que la mission considère comme déterminants.

3 Lettre de mission

*Le Directeur du Cabinet
du Premier Ministre*

4 7 7 8

Paris, le 12 DEC. 2006

ARRIVÉE

La Directrice générale

Le 12.12.06 N° 227.....

Madame la Directrice générale, *Chère Sophie,*

En longue période, le transport routier de marchandises s'est développé au rythme de l'activité économique. Il assure l'acheminement de plus de 80 % de nos marchandises et représente plus de 400 000 emplois : il constitue ainsi un secteur vital pour notre économie.

Ce secteur connaît des mutations liées à l'évolution des métiers et de la logistique, l'ouverture des marchés et le renforcement de la concurrence. Il est soumis dans le même temps à des contraintes de plus en plus fortes au premier rang desquelles figurent les contraintes environnementales et le renchérissement du coût des énergies fossiles. La communication de la Commission sur l'examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2007 souligne pour sa part que le marché intérieur a contribué à l'établissement de la concurrence dans le secteur du transport routier international, et que la mondialisation a conduit à la création de grandes entreprises logistiques actives dans le monde entier.

Ainsi, des évolutions inquiétantes sont enregistrées depuis 2000 sur les trafics les plus exposés à la concurrence internationale. Cela se traduit par des pertes d'emplois alors que ce secteur avait été massivement créateur d'emplois dans la période précédente (80 000 entre 1992 et 2001).

Il est essentiel que ce secteur croie en son avenir et que l'Etat lui manifeste cette confiance en l'aidant à définir et à mener à bien les chantiers de modernisation qui sont nécessaires. Je souhaite que la réflexion que je vous demande de conduire y contribue.

Cette réflexion à l'horizon 2015 doit s'intégrer dans une triple perspective : celle de la contribution à l'emploi de ce secteur, celle d'une vision européenne des transports et celle du développement durable.

Elle devra s'intéresser à la performance économique et sociale du transport routier français ainsi qu'aux enjeux croissants de l'efficacité énergétique autour des thèmes suivants :

Madame Sophie BOISSARD
18, rue de Martignac
75007 PARIS

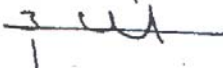
- sa place dans la chaîne de la logistique, l'évolution de sa structure entrepreneuriale, la place de la sous-traitance, l'intégration des nouvelles technologies,
- la possibilité de donner à ce secteur, et plus largement à celui de la logistique, une meilleure position compétitive face à la concurrence internationale et de participer à la création d'emplois en France,
- la qualité du dialogue social en son sein, l'évolution des compétences et des qualifications professionnelles dans un contexte de diversification des métiers et de recours aux nouvelles technologies de l'information et de la communication,
- l'acceptabilité du trafic poids lourds par la population ainsi que les moyens de l'améliorer,
- les objectifs de report modal ou de co-modalité,
- les questions soulevées par la perspective, au-delà des à coups conjoncturels, du renchérissement du coût des énergies fossiles.

Vous conduirez cette analyse en mettant en place un groupe de travail de haut niveau présidé par une personnalité qualifiée et associant l'ensemble des acteurs concernés (élus, acteurs institutionnels français et européens, experts, organisations professionnelles et syndicales du transport, représentants des chargeurs, industriels...).

Vos travaux devront conduire à un premier document d'orientation d'ici la fin du premier trimestre 2007.

Je vous prie d'agréer, Madame la Directrice générale, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Très amicalement,


Bruno LE MAIRE

4 Avis et commentaires des membres de la mission

Avis de l'Association des utilisateurs de transport de fret



Réf. : ROU032-08

Le 4 avril 2008

Observations de l'AUTF sur les travaux de la Mission « transport routier de marchandises » du Centre d'analyse stratégique

« Pour une régulation durable du transport routier de marchandises »

C'est avec lucidité que le rapport met l'accent sur le fait que le transport routier restera le mode de transport prédominant pour l'acheminement des marchandises.

Sur le plan économique cela signifie qu'il sera impératif de disposer en quantité et en qualité d'une offre de transport routier susceptible de répondre à la demande, faute de quoi c'est notre économie nationale qui en souffrira. (1)

Sur le plan social cela signifie un gisement d'emplois à satisfaire. (2)

Sur le plan environnemental cela doit conduire à relativiser les effets d'un report modal encore hasardeux et à admettre que c'est au cœur du transport routier que se situent les plus grands gisements de réduction des émissions de CO₂ par le jeu conjugué de différentes mesures complémentaires. (3)

(1) L'économique

Le cabotage

Le fait que le marché du transport routier soit **européen** génère un conflit d'intérêts entre les « industriels » et les transporteurs routiers auquel il convient de trouver des solutions équilibrées.

Les « industriels » opèrent dans leur cœur de métier sur des marchés national, européen et international totalement ouverts et sous leur casquette de « chargeurs » souhaitent également une offre de transport routier la plus fluide sur un marché le plus libre.

Les transporteurs routiers, en raison du fait qu'ils ne bénéficient pas d'un cadre européen harmonisé, redoutent quant à eux le parachèvement du processus de libéralisation dont ils cherchent à reporter l'échéance le plus tard possible.

La recommandation de la Mission consistant à réglementer et à contrôler le cabotage sur la base de la proposition de la Commission européenne est symptomatique de cette situation.

Bien que la Mission estime que toute limitation du cabotage ne peut s'appliquer que pendant une période limitée l'AUTF considère dans l'immédiat que la préservation des intérêts légitimes des transporteurs routiers ne doit pas se faire au détriment des besoins des utilisateurs de transports et plus généralement de l'économie dans son ensemble ; à cet égard les amendements apportés par le Parlement européen au projet de règlement établi par la Commission européenne portant plus particulièrement sur les possibilités accordées aux Etats membres de déroger aux règles d'encadrement quantitatif du cabotage (3 opérations dans les 7 jours suivant un transport international) doivent être défendus par la France dans le cadre de la poursuite du processus législatif européen.

Ainsi que le souligne la Mission, le décret du 11 décembre 2007 relatif au détachement transnational de travailleurs est parfaitement adapté aux prestations de cabotage se réalisant sur une certaine durée en vue par exemple de répondre à des besoins de transport saisonniers ou ponctuels (campagnes de collecte agricole, chantiers de travaux publics...).

A partir du moment où ces prestations de cabotage - que l'on peut qualifier de cabotage autonome par opposition au cabotage consécutif - réalisées en France se trouvent assujetties au droit social français - se souvenant que le poste social est la principale source de distorsion de concurrence européenne - rien ne s'oppose à ce qu'elles soient autorisées dans le cadre de dérogations nationales.

L'harmonisation des conditions de concurrence

La poursuite de l'harmonisation des conditions de concurrence est essentielle dans la mesure où elle participe également de la nécessité de disposer d'entreprises de transports françaises saines et performantes à même de répondre aux attentes de leurs clients ; elle doit se jouer tant sur le plan communautaire que sur le plan national et ce qui n'est pas de la compétence des instances communautaires ou qui demeure inaccessible dans une Europe à 25 avec des processus de décision à l'unanimité doit se traiter à l'échelon national.

C'est ainsi que la révision de la définition du temps de travail et la réarticulation du dispositif des équivalences avec la notion de temps de disponibilité que la mission propose aux partenaires sociaux de mettre en chantier ne peut s'envisager indépendamment de tout le cadre législatif français relatif à la durée du travail ; on pense plus précisément au régime des repos compensateurs - dispositif franco français par excellence - dont la suppression rendue nécessaire pour donner plein effet au « *travailler plus pour gagner plus* » est de la compétence exclusive des pouvoirs publics nationaux.

C'est dans le même ordre d'idées que se situe la démarche consistant à modifier la structure de la fiscalité pour passer d'une fiscalité basée sur la nationalité à une fiscalité basée sur la territorialité.....même s'il est des plus spécieux de présenter l'écotaxe - une nouvelle charge fiscale - comme un levier de réduction des distorsions de concurrence entre les entreprises de transport françaises et étrangères dans la mesure où cet objectif peut être atteint par une réduction des charges qui pèsent sur les entreprises de transport françaises.

Nous considérons, comme le suggère l'une des recommandations de la mission, qu'il est indispensable de compenser cette nouvelle charge par la réduction d'autres charges. Si tel n'est pas le cas les entreprises de transport routier françaises qui opèrent plus particulièrement sur le marché international seront confrontées à 2 situations pas plus enviables l'une que l'autre : soit absorber ce surcoût de l'écotaxe en rognant sur les marges, soit répercuter ce surcoût dans leurs prix de vente et conserver ce faisant leur handicap de compétitivité par rapport à leurs concurrents non résidents.

Nous entendons ici faire la démonstration que l'outil incitatif au report modal en direction des chargeurs qu'est censée constituer une écotaxe **non compensée et intégralement répercutée** dans les prix va maintenir les distorsions de concurrence et profiter aux pavillons routiers étrangers avant de profiter aux autres modes de transport.

La régulation nationale

Le fait que la Mission se fasse l'écho des organisations professionnelles de transporteurs qui se replient derrière un mécanisme de répercussion de l'écotaxe pour en accepter l'augure conforte à regret le rapport ambigu qu'entretient le secteur du transport routier de marchandises avec l'économie de marché dont il souhaite corriger les déséquilibres par un interventionnisme législatif sur tout ce qui touche au contrat de transport.

Or, malgré l'empilage législatif qui a immédiatement précédé ou suivi la démarche du contrat de progrès du transport routier de marchandises des années 1992-1994 la situation est inchangée et la question de la santé économique du secteur demeure 15 ans plus tard toujours à l'ordre du jour. La raison en est simplement que ces dispositifs législatifs se sont intéressés aux effets mais pas aux causes du mal.

Ce n'est pas « administrant » le contrat de transport au gré des circonstances que la situation des entreprises de transport s'améliorera.

Dans une économie de marché guidée par la loi de l'offre et de la demande c'est plus fondamentalement d'une régulation - au sens d'entrée, d'exercice et de sortie de la profession - dont le secteur a besoin et tant qu'il acceptera en son sein des entreprises financièrement malades et/ou structurellement infractionnistes le problème restera entier.

A cet égard les recommandations de la mission relatives à la révision de la chaîne du contrôle-sanction sont essentielles à une saine régulation du secteur du transport de marchandises, une place toute privilégiée devant être réservée aux immobilisations des véhicules en situation d'infraction grave.

Chacun sait en effet que cette forme de sanction immédiate et quasiment concomitante de l'infraction touche tout autant le transporteur que le donneur d'ordre, que ce dernier soit à l'origine de l'infraction ou qu'il y soit totalement étranger ; dans le premier cas son comportement s'en trouve sanctionné et dans le second cas il lui appartient de prendre toutes dispositions pour qu'elle ne se reproduise pas soit en rappelant son transporteur au respect des réglementations, soit en recourant le cas échéant à un autre prestataire.

L'implication des donneurs d'ordre doit toutefois rester mesurée et c'est précisément parce que les pistes retenues à l'appui de la recommandation visant à renforcer la responsabilité pénale des donneurs d'ordre sont démesurées que l'AUTF s'y oppose (voir l'argumentaire annexé au présent document).

(2) Le social

Les constats dressés par la Mission sur la situation de l'emploi ne reflètent pas l'ampleur de la réalité et révèlent une contradiction dans la mesure où certains mettent en avant la nécessité d'améliorer l'attractivité du métier, ce qui laisse supposer une situation d'offres d'emplois non satisfaites, et d'autres promeuvent la nécessité de limiter le cabotage et de redonner de la compétitivité au pavillon routier français, ce qui laisse supposer qu'il y a au contraire une main d'œuvre disponible mais une situation de demandes d'emplois non satisfaites.

Les difficultés de recrutement notamment en personnels de conduite et de manutention que les entreprises de transport pour compte propre vivent au quotidien interpellent également les « chargeurs ».

L'AUTF estime que nous nous situons pleinement, durablement et structurellement dans la première situation d'offres d'emplois non satisfaites qui risque au contraire de freiner les perspectives de développement des entreprises de transport, tant sur les trafics domestiques que sur les trafics internationaux. Il s'agit d'un défi prioritaire pour le bon fonctionnement de notre économie.

On doit regretter que la piste de l'apport de main d'œuvre étrangère ne figure pas au titre des propositions d'actions de la Mission qui paraissent timides au regard de l'importance de l'enjeu.

Dans le cadre de la politique d'ouverture en direction des pays de la Méditerranée que conduit le président de la République il y a nous semble t-il d'autant plus matière à travailler la voie de la formation et de l'insertion des jeunes des pays concernés dans les métiers du transport et de la logistique que ceux-ci sont francophones.

(3) L'environnement

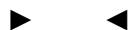
Dans le cadre des travaux du « Grenelle de l'environnement » l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les transports a très rapidement laissé la place à celui du report modal, confondant ainsi objectifs et moyens.

C'est très justement que la Mission rétablit une réalité en indiquant que le report modal n'est pas une fin en soi mais un moyen parmi d'autres - avec ses conditions et ses limites - de réduire les émissions de gaz à effet de serre des transports.

Ceci est d'autant plus vrai que le transport routier restera le mode dominant et que les probabilités d'atteindre l'objectif de réduction des émissions de CO₂ sont plus importantes en concentrant les efforts et en conjuguant les actions en direction de ce mode.

L'optimisation des capacités de chargement des véhicules (44 tonnes et EMS de 25,25m) doit faire l'objet d'un débat dépassionné et l'AUTF fait partie de ceux de plus en plus nombreux qui plaident pour une libéralisation immédiate du 44 tonnes pour les acheminements vers ou depuis les ports fluviaux et vers ou depuis des sites ferroviaires (fercam).

Au même titre que la Mission, l'AUTF soutient l'idée que les outils dits « économiques » tels que la fiscalité sur les carburants, la fiscalité carbone, un marché d'échange de permis d'émissions, ne peuvent se concevoir qu'à l'échelle européenne.....après s'être assurés, dans le cadre d'une étude d'évaluation, de leur efficacité par rapport à leurs coûts et de leurs impacts sur la compétitivité de nos entreprises.



Annexe : analyse AUTF de la recommandation « mieux encadrer la sous-traitance »

La recommandation consistant, selon son libellé, à mieux encadrer la sous-traitance a pour contenu exclusif le renforcement de la responsabilité pénale des donneurs d'ordre codifiée dans les articles R 121-4 et R 121-5 du code de la route.

Or, si ces dispositions réglementaires s'appliquent aux donneurs d'ordre professionnels dans leurs relations avec leurs sous-traitants elles concernent également les « chargeurs » dans leurs relations avec leurs prestataires de transport.

L'AUTF n'a pas vocation à se prononcer sur la pertinence de cette recommandation dans les relations de sous-traitance intra-professionnelles mais, estimant devoir éviter les amalgames, considère qu'elle ne se justifie pas dans les relations entre « chargeurs » et entreprises de transport ; le présent document expose les raisons pour lesquelles l'AUTF s'oppose à cette recommandation formulée de façon générale et sans nuance.

Tel que le rappelle le document du C.A.S, la recommandation est la reproduction à l'identique des propositions que formule l'IDIT dans le cadre d'une étude commandée par la DGMT. Les rapports des groupes de travail « développement, compétitivité économique et emploi » et « acceptabilité sociale des poids lourds » qui abordent cette question ne font eux aussi que reprendre les conclusions de cette étude sans se poser de question sur leur pertinence.

Avant d'apporter un œil critique sur les différentes pistes d'évolution du dispositif de coresponsabilité (2) nous devons préalablement nous attarder sur le diagnostic à partir duquel l'étude a formulé ses propositions (1).

1- Un diagnostic empirique et caricatural qui relève du procès d'intention

Les premières lignes de l'étude donnent le ton en posant en postulat que *le non respect par les transporteurs des réglementations du transport, du travail et de la sécurité routière résulte dans de nombreux cas des conditions d'exécution des contrats de transport imposées par les donneurs d'ordre....*

Outre le fait que cette affirmation n'est corroborée par aucune étude scientifique et statistique, l'étude ajoute que l'imperfection des textes permet aux donneurs d'ordre de jouir d'une impunité.

Le cheminement suivi par l'étude repose sur l'idée partielle que le faible nombre de condamnations judiciaires des donneurs d'ordre révélerait une inefficacité des textes résultant de leur rédaction imparfaite ou incomplète à laquelle il faudrait donc remédier.

C'est une vision purement comptable des choses que de considérer, comme le fait l'étude, que l'efficacité d'un texte pénal est proportionnelle au nombre de condamnations prononcées sur son fondement.

Si cette vision comptable doit l'emporter nous pensons tout au contraire que plus un texte pénal fait l'objet de décisions de condamnations plus il fait la démonstration de son inefficacité.

Le faible nombre de poursuites engagées et de condamnations prises sur la base des textes sur la coresponsabilité des donneurs d'ordre ne signifie-t-il pas tout simplement qu'ils ont pleinement rempli leur rôle dissuasif en modifiant le comportement de ceux qui en étaient la cible ? Nous devons nous étonner que l'étude écarte cette hypothèse pour se concentrer sur ce qui peut s'apparenter à de l'acharnement en direction des donneurs d'ordre.

Ce que l'étude analyse comme des obstacles à l'établissement de la preuve de la responsabilité du donneur d'ordre traduit au contraire une volonté de ne reconnaître cette responsabilité qu'en présence d'une intention manifeste et délibérée du donneur d'ordre de pousser le transporteur à la faute. **Aller au-delà comme le recommande la mission du C.A.S reviendrait à faire peser sur le chargeur des responsabilités disproportionnées débordant son périmètre de compétence.**

2- des propositions d'évolution du dispositif de coresponsabilité excessives et disproportionnées.

Parmi les recommandations formulées on s'attardera plus particulièrement sur celle qui consiste à prévoir la coresponsabilité pénale du donneur d'ordre dans l'énoncé de certaines infractions, celle qui consiste à prévoir une présomption de responsabilité du donneur d'ordre pour certaines infractions (temps de conduite par exemple) puis celle qui consiste à mettre à la charge du donneur d'ordre une obligation générale de contrôle de la conformité de l'opération de transport avec certaines réglementations (exemple des temps de conduite et de repos).

Si les contrats de transport routier n'étaient que des acheminements répétés des mêmes lots complets d'un point A vers un point B effectués par un transporteur à la demande de son seul et unique donneur d'ordre il n'y aurait rien de choquant d'appliquer au donneur d'ordre les mesures proposées, **à l'exception toutefois de la présomption de responsabilité qui heurte les principes fondamentaux de notre droit pénal et à laquelle rien ne peut être concédé.**

Chacun sait que les relations entre chargeurs et transporteurs ne se fondent pas dans un tel schéma monolithique mais que la très grande diversité des situations rencontrées interdit au chargeur d'exercer a priori un contrôle complet sur les conditions d'exploitation du transporteur, ce dernier étant in fine le seul à avoir une vision d'ensemble de son activité et à pouvoir exercer la maîtrise de l'utilisation de ses moyens de production.

Illustration : Le chargeur qui commande le transport de 10 palettes à réaliser dans un délai conforme avec la réglementation sur les temps de conduite et de repos ne sait pas ce que le transporteur a prévu de faire avant de charger et après avoir chargé ces 10 palettes....et pour cause puisque le

transporteur bien souvent ne le sait pas lui-même !!! Le transporteur est en revanche le seul à savoir ce que la réglementation sur les temps de conduite et sur les poids et dimensions l'autorise à faire avant d'aller charger ces 10 palettes et entre le moment où il les a chargées et celui où il doit les livrer.

C'est donc notamment parce qu'elles sont formulées de façon générale et sans nuance - et qu'il est difficile d'imaginer que leur éventuelle transposition réglementaire ne se fasse pas dans les mêmes termes - que les recommandations du C.A.S emportent nos plus vives critiques.

Le mieux est l'ennemi du bien et la chasse à certaines pratiques abusives ne doit pas conduire à faire peser aveuglément et systématiquement sur l'ensemble des chargeurs des responsabilités pénales incompatibles avec la réalité des pratiques.

Avis de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports



*Fédération Nationale des Associations
d'Usagers des transports*

Association agréée de consommateurs

<p>REACTIONS DE LA FNAUT VIS-A-VIS DU DOCUMENT FINAL DES CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS DE LA MISSION DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES</p>

La présente note a pour objet de synthétiser les positions de la FNAUT par rapport au document final des conclusions et recommandations de la mission du transport routier de marchandises. Elle est destinée à être jointe en annexe à ce document.

1. RAPPEL DES POSITIONS DE FOND DE LA FNAUT

1.1. Renforcer l'efficacité énergétique des transports

De nombreux progrès technologiques doivent être recherchés (moteurs, carburants...); cette piste est sans aucun doute nécessaire, voire indispensable, pour atteindre l'objectif « facteur 4 » en 2050, mais ses limites sont évidentes.

Les résultats de la recherche sont par nature aléatoires, ils peuvent être moins efficaces qu'on ne l'espère. Le problème de l'après pétrole est difficile, car le pétrole est une forme très optimisée d'énergie : il est facile à produire, à transporter et à stocker, sa capacité calorifique est élevée.

Les nouvelles technologies peuvent présenter des effets pervers, c'est le cas des agrocarburants.

Leurs effets positifs peuvent être annihilés par la croissance des trafics ; la consommation des moteurs des camions diminue, mais le trafic augmente.

Mettre l'accent sur la technologie, qu'il s'agisse d'ailleurs d'efficacité énergétique ou de transfert modal, occulte la nécessité des changements de comportement. Une meilleure efficacité énergétique exige donc une évolution des comportements des entreprises.

1.2. Provoquer les transports modaux

Selon la théorie des « vases non-communicants » développée par certains, les créneaux de pertinence des différents modes de transports ne se recouvrent que marginalement, ce qui rend vaine et ruineuse toute tentative de transfert modal. Mais en réalité, le créneau de pertinence d'un mode n'est pas une donnée immuable de la nature. Il dépend des évolutions de la technique, du contexte économique ou écologique, de l'organisation ou des performances commerciales du mode considéré et de ses concurrents, enfin des politiques publiques. Ce qui importe n'est pas le créneau actuellement observé, mais le créneau potentiel.

En pratique, des transferts modaux massifs sont possibles.

L'intérêt des transferts modaux est de contribuer à résoudre de nombreux problèmes autres que la dépendance pétrolière et le réchauffement climatique : congestion des routes, insécurité routière, nuisances locales, atteintes à la santé, dégradation du cadre de vie. Ils peuvent aussi contribuer à la création d'emplois.

Le transfert modal commence évidemment par le non-encouragement à l'usage des modes « vicieux » en matière de tarification, d'infrastructures, de matériel roulant, par exemple l'interdiction des gigaliners ou camions de 60 tonnes sur les routes françaises ou encore d'exploitation (un contrôle plus strict de la réglementation du transport routier de fret : vitesses, charges, temps de conduite).

En matière de tarification, chaque mode doit payer ce qu'il coûte (coûts économiques et coûts externes). La sous-tarification des modes « vicieux » doit être corrigée.

En matière de choix des infrastructures, les infrastructures décidées aujourd'hui déterminent largement les trafics de demain. En offrant de nouvelles facilités de circulation, toute infrastructure nouvelle induit du trafic qui, à son tour, appelle de nouvelles infrastructures car les poids lourds sont encombrants. C'est un processus sans fin qui ne connaît aucune exception. La fuite en avant routière débouche donc sur une impasse : plus on en fait, plus il faut en faire et plus c'est difficile techniquement et coûteux.

A l'inverse, il faut accélérer la construction des infrastructures vertueuses, dont le retard est évident en France : modernisation du réseau ferroviaire classique dont une partie est saturée ou dans un état catastrophique : suppression des goulets d'étranglement, desserte ferroviaire des ports.

En matière de financement des modes alternatifs à la route, le produit des nouvelles écoredevances sur le transport routier doit être affecté à l'AFITF, dont les ressources ne sont pas assurées au-delà de 2009, pour le financement des réseaux ferré et fluvial ainsi que du transport combiné.

1.3. Réduire le transport de fret

Le coût du transport ne représentant qu'une faible partie du coût des biens de consommation, il faut aller au-delà d'une internalisation des coûts externes pour réduire la mobilité du fret, et modifier en profondeur les pratiques des entreprises (sous-traitance, délocalisations, stocks zéro et flux tendus). La question est de savoir comment provoquer une réduction des volumes transportés et des distances parcourues, c'est-à-dire une relocalisation de l'économie.

1.4. La gouvernance

La mise en œuvre d'une politique efficace des transports suppose une profonde évolution des mécanismes de décision et du contexte institutionnel.

Développer la démocratie : la concertation avec le mouvement associatif doit être systématique, et intervenir en amont des décisions. Les associations doivent être aussi associées au suivi des décisions.

Les procédures de concertation avec le public doivent être améliorées.

2. POINT DE VUE GLOBAL SUR LE TEXTE

Le document final a été **nettement amélioré** par rapport à sa première rédaction tenant compte en partie des observations des organisations environnementales. Cependant, force est de constater que :

- le texte de synthèse reste trop axé sur des hypothèses de contexte fondées sur la poursuite des tendances actuelles, avec des infléchissements modestes, ce qui ne nous semble pas également constituer l'hypothèse la plus probable, et donc pas la seule qu'il soit pertinent de prendre en compte ;

- Avis et commentaires des membres de la mission -


- les actions de correction des externalités relatives à l'environnement et au climat ne sont traitées que par renvoi à un plan à venir, ou à des décisions européennes ;
- les seules mesures technologiques ne sont pas à la hauteur du problème posé ;
- le coût de l'inaction des pouvoirs publics pour les effets du changement climatique est bien supérieur à celui de l'action ;
- la nécessité de faire un scénario à partir de l'obligation « facteur 4 » ;
- la part trop importante de la synthèse consacrée à ce qui semble essentiellement préoccuper la mission : l'amélioration de la compétitivité et du développement du TRM français, rapproché seulement de ses concurrents internationaux, mais pas des secteurs situés à l'amont de son activité ou des modes alternatifs ;
- le déséquilibre entre les propositions très précises concernant la compétitivité du secteur et le caractère très général des mesures relatives aux émissions de GES malgré beaucoup d'habileté dans la rédaction et des évolutions certaines par rapport à la première synthèse.

3. POSITIONS SUR LES RECOMMANDATIONS DE LA SYNTHÈSE

Cela étant, la FNAUT concentre ses désaccords, mentionnés dans le texte de synthèse, sur les points suivants :

- Point 223 : il appartient à Bercy de dégager des financements pour permettre le fonctionnement des organismes paritaires, la totalité des ressources dégagées lors du Grenelle de l'Environnement doit aller au Grenelle ; c'est pourquoi la FNAUT **réaffirme sa position**: la totalité des recettes dégagées doit être dédiée à l'AFITF, sans détournement.
- Point 24 : **Opposition frontale de la FNAUT** sur une étude concernant le 44 tonnes en raison du coup sévère qu'il porterait à la situation de concurrence entre le rail et la route, en défaveur du rail, et cela à un moment où tous les responsables politiques et économiques plaident pour une redistribution des cartes, un rééquilibrage entre les modes de transport. Le rapport Savy reprend bien les inconvénients d'une telle mesure qui constituerait une véritable provocation vis-à-vis du Grenelle de l'environnement et braquerait l'opinion publique qui considère déjà à 78 % que les poids lourds sont dangereux à 40 tonnes. Elle ouvrirait l'ère du tout routier. Cette mesure ne rééquilibrerait en rien le pavillon français, voire accentuerait la part du pavillon étranger. Elle rendrait le transport routier, français ou étranger, plus attractif pour les chargeurs en dépit des conséquences accrues, négatives et prévisibles en termes d'insécurité routière, d'usure des routes et des ouvrages d'art et de bilan environnemental.
- Point 26 : la FNAUT **désapprouve** une autre étude qui consiste à aligner la vitesse maximale des véhicules transportant des matières dangereuses sur celle des autres véhicules de transport de marchandises. En effet, cette avancée du transport routier est incompatible avec sa position de fond de réduire de 10 km/h la vitesse maximale légale sur les routes, voies rapides et autoroutes.
- Enfin, la FNAUT **renouvelle une demande formelle d'étude** basée sur un scénario d'obligation du facteur 4, préférable à des études sur le 44 tonnes ou l'alignement des vitesses pour les véhicules transportant des matières dangereuses.

Avis de la Fédération générale des transports et de l'équipement – Union fédérale route

	<p>Fédération Générale des Transports et de l'Équipement</p> <p>Union Fédérale Route</p> <p><i>49, avenue Simon Bolivar – 75950 PARIS Cedex 19</i></p> <p>Monsieur Claude ABRAHAM Président du Conseil d'Analyse Stratégique Mission transport</p>
<p>Maxime DUMONT Secrétaire Général 01 56 41 56 43 dumont@fgte-cfdt.org</p>	

Amendement de l'Union Fédérale Route sur le rapport transport routier d'analyse stratégique des transports

Monsieur le Président,

Comme notre organisation s'y était engagée lors de notre dernière rencontre du 28 février 2008, nous vous apportons la contribution de notre organisation pour le rapport du C.A.S.

Comme nous avons pu nous en entretenir avec la commission, sur l'article 1.1.2 et notamment le 1.1.2.1, notre fédération ne peut laisser dire que le transport routier de marchandises n'a pas progressé depuis 2000 passant de 373.000 salariés à 369 000 en 2005, il faut toutefois relativiser la baisse qui est de l'ordre de 1 %. (chiffres CNPE).

Sur le point 2- « le Travailleur mobile européen »

Pour rendre le pavillon français plus attractif, la solution ne réside pas dans la demande de mise en place d'un statut « du travailleur mobile européen ».

1- Qu'apporterait de nouveau un statut du travailleur mobile européen au transport routier de marchandises ? Ce socle minimum de règles communes existe déjà au niveau européen et a largement influencé les législations nationales du fait des obligations de transposition.

La directive n° 2002/15 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier vient définir la notion de travailleur mobile, de temps de travail effectif ainsi que ses durées limites maximum.

Le Règlement Communautaire n°561-2006 du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route encadre les durées de conduites, les repos hebdomadaires et journaliers et les responsabilités diverses des transporteurs.

La Directive 2006/22/CE du 15 mars 2006 établissant les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre des règlements CEE n°3820/85 et n°3821/85 concernant la législation sociale relative aux activités de transport routier délimite le cadre des interventions de contrôles sur route et en entreprise tout en incitant à des actions communes de contrôle entre Etats membres.

Ce qui manquerait c'est la mise en place d'un salaire minimum pour le secteur (une des différences avec la convention collective maritime). Est-ce réellement possible en l'état actuel des disparités économiques entre les Etats membres de l'Union européenne ?

Ce statut qui se rapprocherait d'une « convention collective européenne » proche de la convention du travail maritime prise sous l'égide de l'Organisation Internationale du Travail ne s'impose pas. Les questions de territorialité ne se posent pas dans les mêmes termes. Il n'existe pas de zones de « non-droit » comme dans le secteur du transport maritime (zones internationales d'où l'incidence des pavillons de complaisance). Un conducteur est soit, sous les effets de la loi de son pays soit, sous ceux de la réglementation communautaire. Il existe toujours une réglementation protectrice qui lui est applicable.

Sur le 2-1 Réviser en priorité la notion de temps de travail

Avant d'aller sur la vraie question de fonds soulevée par ce rapport, à savoir supprimer l'équivalence à la durée légale du travail en échange d'une nouvelle définition du temps de travail (surtout autour de la notion européenne de « disponibilité »), nous ferons plusieurs remarques préliminaires.

Le temps de travail d'un conducteur n'est pas uniquement de la conduite. Les études notamment celles menées par Patrick Hamelin (INRETS) ont toujours démontré que la conduite ne représentait que les 2/3 du temps de service d'un conducteur. Le dernier tiers est constitué par les temps à dispositions (temps d'attente) - considérés comme du temps de travail effectif - et des temps dits « autres tâches ».

Le rapport semble faire une confusion. Ce n'est pas parce que ces temps d'attentes ne seraient pas du temps de travail effectif que la durée équivalente fut introduite pour le secteur du transport de marchandises. Ces temps depuis la première version du décret 83-40 ont toujours été considérés comme du temps de travail effectif (avec une autre forme d'équivalence pour leur décompte). C'est la particularité de ces temps – temps de moindre intensité – qui impliquent que l'article L. 212-4 du code du travail autorise l'adoption d'une durée équivalente à la durée légale.

Pour notre organisation syndicale, dénier le temps de travail effectif à ces temps à dispositions (et ou temps d'attentes) fausse le contexte et par voie de conséquence l'analyse de ce rapport sur les mesures sociales à adopter.

Sur ces données rectifiées, il est possible alors de se poser la question : la suppression de l'équivalence, la révision de la notion du temps de travail est-ce plus favorable pour les salariés et pour les employeurs ?

D'une part, la durée équivalente n'est pas prise en compte dans le mécanisme des exonérations fiscales et de charges sociales prévues par la Loi TEPA. Le fait de supprimer ladite durée de temps de service équivalent devrait impliquer une augmentation du nombre d'heures supplémentaires. C'est une question de curseur.

D'autre part, il est préconisé une révision de la durée du travail en se calquant sur la directive n°2002-15. Il s'agit de réintroduire la distinction entre les temps d'attentes qui seraient considérés comme du temps de travail et du temps de « disponibilité » qui ne serait pas du temps de travail. C'est un vieux débat de notre secteur qui a pollué toutes les négociations entre les partenaires sociaux depuis l'adoption du contrat de progrès.

Cette nouvelle définition impliquerait la disparition d'un certain nombre d'heures de la prise en compte du temps de travail. Ceci aurait un effet de minoration sur le nombre d'heures supplémentaires d'où un bénéfice moindre des exonérations de la loi TEPA. On pourrait craindre un accroissement de la durée du temps de travail du conducteur. L'employeur retrouvant une marge de manœuvre pour faire faire plus d'heures à ces conducteurs.

La solution d'une indemnisation de ces temps de « disponibilité » pour les conducteurs est contestable. Temps de travail ou non, ces temps de « disponibilité » impliquent une forme de présence du conducteur au travail. On réintroduit de fait une forme d'équivalence qui pourrait tomber sous les exigences et les conditions de la jurisprudence communautaire rendue le 1^{er} décembre 2005 (arrêt Dellas).

Les solutions proposées, dans le rapport, sur le plan social risque à terme d'entraîner une dégradation des conditions de travail des conducteurs. Ce qui est prohibé par l'article 10 de la Directive n°2002-15 : « *La mise en œuvre de la présente directive ne saurait justifier aucune réduction du niveau général de protection dont bénéficient les travailleurs* ». C'est sur ce fondement que notre organisation syndicale est actuellement devant le Conseil d'Etat afin d'obtenir l'annulation du décret n°2007-13 du 4 janvier 2007.

Voici, sur quelques points, les observations portées par l'Union Fédérale Route CFDT sur les préconisations que va porter le Conseil d'Analyse Stratégique du transport routier.

Notre fédération espère avoir pu apporter quelques réflexions qui pourraient être reprises dans l'analyse.

Vous remerciant par avance de l'écoute que vous ne manquerez pas d'apporter à nos amendements,

Veillez recevoir, Monsieur le Président, nos plus respectueuses salutations syndicales.

Maxime DUMONT
Secrétaire Général

Avis de la Fédération nationale des transports routiers



Observations sur les conclusions et recommandations du Centre d'analyse stratégique mission « Transport Routier de Marchandises »

La FNTR entend souligner en préalable la démarche retenue par le Centre d'Analyse Stratégique, de travaux de fond rigoureux menés depuis plus d'un an, dans un esprit ouvert d'échanges et de concertations.

La Mission du Centre d'Analyse Stratégique a établi un travail d'une ampleur inégalée sur la régulation du transport routier de marchandises.

La régulation durable du mode premier qu'est, au plan terrestre, le transport routier de marchandises est une condition nécessaire et préalable à la régulation entre les modes.

Cette régulation est nécessaire et pertinente pour le Transport Routier de Marchandises car :

- il s'agit d'une activité qui s'exerce sur le domaine public ;
- le secteur est en surcapacité structurelle, comme tous les modes de transport ;
- l'activité est administrée sur 11 % de ses coûts, soit 4,5 fois plus que le reste de l'économie.

Cette régulation doit se réaliser non par les coûts mais par les prix dans une Europe plus élargie qu'harmonisée.

L'absence d'une véritable politique des transports est dommageable compte tenu du poids direct et indirect de ce secteur dans l'économie nationale

La FNTR ne manquera pas d'appuyer résolument les propositions formulées. Elle entend ici non pas reprendre les commentaires qu'elle a formulés par écrit - notamment dans sa contribution du mois de janvier 2008 - ou oralement lors des réunions plénières ou des auditions des groupes de travail, mais formuler quelques brèves observations de manière complémentaires.

- Nous considérons que la partie « diagnostic du secteur du transport routier de marchandises et les principes d'une nouvelle régulation durable » (développée en première proposition) résume la réalité des problématiques rencontrées par ce secteur et l'objectif à rechercher.
- Sur la proposition générale de favoriser la compétitivité et la réduction des écarts de coûts vis-à-vis des autres pavillons, la FNTR se montre tout particulièrement sensible aux différentes propositions en matière sociale.

Il est nécessaire de souligner que les questions sociales sont indiscutablement liées avec la structure du marché et notamment le recours à la sous-traitance. En effet, les contraintes sociales ne sont certainement pas abordées de la même façon dès lors qu'une entreprise recourt à l'activité non de salariés mais de sous-traitants.

Il importe de souligner que la sous-traitance, si elle demeure un phénomène naturel et nécessaire dans le Transport Routier, sert encore trop de voie de contournement d'une concurrence saine et loyale, plus particulièrement et de façon exacerbée, en période de tension conjoncturelle.

C'est pourquoi, comme le propose le Centre d'Analyse Stratégique un meilleur encadrement de cette sous-traitance doit être envisagé, notamment en responsabilisant de manière plus efficace le donneur d'ordre, et particulièrement le donneur d'ordre professionnel.

- Sur la révision de la notion de temps de travail :

La FNTR se réjouit de voir que son analyse concernant l'inadéquation du droit social transport tant avec le droit commun national qu'avec le droit spécifique européen amène le Centre d'Analyse stratégique à proposer des pistes de solutions proches des demandes de la FNTR.

Ce chantier essentiel peut se concevoir avec une méthode de travail impliquant non seulement les acteurs concernés (entreprises et salariés) mais également des experts extérieurs au secteur du transport, et les pouvoirs publics. Il importe également, au-delà du cap fixé, qu'un calendrier soit arrêté et que toutes les réformes législatives (il est question de la définition du temps de travail qui relève de la loi) réglementaires, et conventionnelles soient envisagées.

L'examen du système actuel des équivalences démontre sa grande ambiguïté confirmée par les statistiques évoquées du bilan social annuel du transport routier de marchandises selon lequel 10% des équivalences seraient constituées par de l'attente. Outre le fait que ce chiffre n'est qu'une moyenne, certains conducteurs ayant des temps d'attente beaucoup plus long, comment expliquer que 90 % du reste de ces « équivalences » correspondraient alors à du temps de travail effectif... ?

Seule la référence aux temps de disponibilité prévus par l'Europe, dans des conditions qui restent à définir, permet de se dégager de cette ambiguïté.

- Nous souhaitons également rappeler que la référence à la loi TEPA doit être abordée avec une particulière prudence. Si la défiscalisation des heures supplémentaires s'avère positive pour les salariés, il se confirme pleinement que la modification de l'assiette des allègements de charges (dits « Fillon ») se traduit par une augmentation tout aussi significative du coût du travail pour les entreprises, sensiblement supérieure au bénéfice de la défiscalisation des heures supplémentaires.
- Sur la création d'un régime européen du travailleur mobile, la FNTR entend insister sur cette proposition qu'elle développe depuis 2003.
- Sur les autres propositions regroupées sous le chapitre 2.2, une remarque doit être faite sur la proposition relative au « regroupement d'entreprises ». Un programme ambitieux avait été engagé à la fin des années 1990. Cette proposition mérite d'être précédée par un audit de l'expérience.
- Sur les propositions visées en 2.3, la FNTR souligne que les propositions faites doivent s'apprécier au regard des travaux actuellement menés au niveau européen sur l'accès à la Profession et l'accès au marché.
- Dans la lutte contre les gaz à effet de serre, nous relevons le fait que le report modal sur autoroute ferroviaire pour les véhicules en transit n'a pas d'impact sur la réduction des quotas français de CO². Cette observation nous amène à rappeler que toute mesure visant à la réduction de GES doit s'apprécier à un niveau européen voire international.

Le projet actuel de limitation de la hauteur des véhicules français à 4 mètres afin qu'ils puissent emprunter l'Autoroute Ferroviaire paraît contradictoire dans la mesure où ce mode de transport combiné vise en premier lieu des véhicules en transit, dont il est dit qu'ils sont le plus souvent déjà limités à 4 mètres de hauteur.

- Avis et commentaires des membres de la mission -

- Sur la cohabitation entre les véhicules particuliers et les poids lourds sur le réseau urbain, nous notons que la proposition de la FNTR lors du Grenelle de l'environnement est visée. Il nous paraît tout à fait indispensable de préciser que la mesure proposée par la FNTR visait uniquement la réduction des vitesses sur autoroutes, et ne pouvait être envisagée qu'après une période d'expérimentation et un bilan, dans le cadre d'une négociation d'un ensemble « donnant-donnant » de mesures pertinentes pour le Transport Routier.

En conclusion

La Mission du Centre d'analyse stratégique a su :

- établir la réalité des problématiques. Le diagnostic est posé ;
- proposer des pistes de solutions courageuses ;
- souligner la nécessité et l'urgence à agir.

FNTR-mars 2008

Avis de France nature environnement



FRANCE NATURE
ENVIRONNEMENT

Réseau Transports et mobilité durables

6, rue Dupanloup

45000 ORLEANS

Email : transports@fne.asso.fr

Orléans, le 31 mars 2008-04-01

Mr le Président de la mission
« Transport routier »
Centre d'Analyse stratégique
18, rue Martignac
75700 Paris

Objet : Avis de France Nature Environnement sur « Conclusions et recommandations du rapport pour une régulation durable du Transport routier de marchandises »

Monsieur le Président,

France Nature Environnement (FNE), par l'intermédiaire de son réseau Transports et Mobilité Durables, a participé activement aux travaux sur l'élaboration des conclusions et recommandations du rapport pour une régulation durable du transport routier de marchandises.

Les représentants de notre fédération ont apprécié, au cours de ces travaux, l'écoute faite aux contributions de tous les participants, en actant éventuellement les positions divergentes.

La Fédération France Nature Environnement est bien consciente de la concurrence que subit le pavillon français dans une Europe élargie, des difficultés rencontrées par les entreprises françaises du secteur du transport routier de marchandises et de leurs répercussions sur l'emploi. Plusieurs recommandations de ce rapport sur l'aspect social et sur la régulation de la concurrence permettent de répondre, à notre avis, à l'attente des entreprises et des salariés de ce secteur pour les années à venir.

Le transport routier de marchandises, tout comme l'ensemble du secteur des transports, représente un enjeu primordial du point de vue environnemental. Au cours de ces travaux, nous avons bien noté des évolutions dans la prise en compte de cet enjeu, en particulier sur la nécessité de respecter les engagements de la France sur la réduction des gaz à effet de serre que ce soit

- à moyen terme : réduire de 20 % les émissions de GES dans les secteurs des transports d'ici 2020 pour les ramener au niveau de 1990 ;
- à plus long terme de division par 4 des GES en 2050.

A notre avis, il aurait été nécessaire d'élargir la réflexion, de manière plus volontariste car, comme l'indique le rapport du groupe de travail présidé par M. Michel Savy, « La réduction des émissions de CO2 et leur impact sur l'évolution du secteur », les mesures préconisées ne nous permettent d'atteindre qu'une réduction « facteur 2 » des GES à l'horizon 2050.

A l'issue des travaux de ce groupe, nous avons remarqué que le transport routier n'est plus considéré comme le choix unique et incontournable. Le transport de marchandises s'orientant vers des solutions multimodales – ou d'autres modes que le mode routier -, il apparaît donc essentiel, de prendre en compte ces nouvelles répartitions dans la définition des investissements nécessaires pour

- Avis et commentaires des membres de la mission -

les infrastructures de transports. De même, les politiques publiques devront comprendre un volet de soutien aux transports alternatifs à la route.

Dans les recommandations, nous retrouvons un certain nombre de propositions que nous encourageons :

- adopter une régulation durable du transport de marchandises ;
- développer l'intermodalité ;
- harmoniser la fiscalité européenne des transports ;
- contribuer à une amélioration de la livraison des marchandises en ville.

Cependant, nous aurions souhaité davantage d'ambition concernant la prise en compte de tous les enjeux environnementaux du transport (non seulement les GES – repris dans la conclusion – mais également la qualité de l'air, le bruit, l'atteinte à la biodiversité...) avec la traduction dans les péages de l'usage de l'infrastructure routière. Ce point sera au centre de la prochaine révision de la Directive Eurovignette. Cette révision sera d'ailleurs à porter par la France lors de sa présidence de l'Union européenne au cours du deuxième semestre 2008.

Dans les conclusions de ce rapport, nous avons bien noté que nos différences de vue sur certains points avaient été prises en compte. Nous tenons à confirmer, en particulier, que la Fédération France Nature Environnement :

- s'oppose à la compensation des surcoûts aux transporteurs français lors de la mise en place de l'éco-redevance ;
- prend position contre la généralisation du 44 tonnes et contre la possibilité d'autoriser la circulation des véhicules de 25,25 m ;
- n'est pas favorable, telle qu'envisagée dans le rapport, à l'évolution des procédures d'autorisation pour les entrepôts logistiques dans le cadre de la législation des installations classées ;
- conteste la possibilité d'augmenter la vitesse autorisée des véhicules routiers transportant des matières dangereuses.

La dernière recommandation de la conclusion insiste sur la nécessité de mener une réflexion sur l'avenir à moyen terme du transport routier à la fois aux niveaux national, régional et local pour tenir compte, entre autres, de la progression inéluctable du coût des carburants d'origine fossile. A l'exemple de notre implication dans la démarche du Grenelle de l'environnement, la Fédération France Nature Environnement et ses associations régionales et locales sont prêtes à s'investir dans ces travaux avec tous les acteurs économiques et sociaux concernés par le transport routier.

En vous remerciant, Monsieur le Président, de la prise en compte de nos contributions lors du déroulement de ces travaux, nous vous prions de croire à l'assurance de notre considération distinguée.



Michel DUBROMEL
Pilote du réseau Transports et Mobilité
Durables
France NATURE ENVIRONNEMENT

Avis de l'Inspection générale de l'environnement

**Inspection
générale de l'environnement**
Tel : 01 42 12 13 43



Paris, le 31 mars 2008

Monsieur le Président,

La synthèse des travaux de la mission sur le transport routier de marchandises, que vous avez présidée, traduit très fidèlement et complètement nos débats : je vous en remercie. Ce texte confirme le grand intérêt du travail qui a été mené sous votre conduite.

Un passage particulier de la synthèse, concernant la taxe carbone, me conduit à faire à ce stade ultime une seule remarque générale sur la poursuite de ces réflexions. Je laisse bien sûr à votre appréciation le choix d'annexer ou non cette remarque au rapport.

Le rapport mentionne en effet p 27 que « ... l'instauration éventuelle d'une taxe carbone ne peut se faire indépendamment du prix, exprimé en euros, du baril de pétrole ». Comme vous le savez, il s'agit là d'un point très controversé, dans les débats sur l'instauration d'une taxe carbone qui pourrait être mise en place au niveau européen :

le raisonnement justifiant la taxe par la compensation de « l'externalité » due aux émissions de gaz à effet de serre conduit à fixer le montant de cette éventuelle taxe indépendamment du prix du baril de pétrole ;

à l'inverse, le choix d'une évolution tendancielle du prix total acquitté par le consommateur, destinée à orienter ses comportements, conduit à fixer la taxe par différence, ajustable, entre ce prix total cible et le prix du pétrole.

L'incitation à la hausse des prix donnée aux pays producteurs au détriment des budgets publics des pays consommateurs, et les difficultés de gestion politique de la seconde option, sont réelles : beaucoup d'économistes (dont M. Marcel Boiteux, s'exprimant récemment devant le groupe de travail chargé d'actualiser la « valeur carbone » proposée par le groupe qu'il avait lui-même présidé en 2001) plaident donc pour la première option, contrairement à ce qui est proposé ici.

Monsieur Claude ABRAHAM
Président de la mission sur le transport routier de marchandises
Centre d'Analyse Stratégique

Il ne m'appartient pas de vous proposer ici de trancher cette controverse. Elle me paraît en tout cas révélatrice du dilemme posé par la lettre de mission elle-même, entre préoccupations relatives à la compétitivité à court terme des entreprises, et options de politique énergétique ou climatique à long terme. Les premières incitent en effet à privilégier la stabilité de l'environnement économique, alors que les secondes peuvent conduire à des ruptures plus fortes.

Les préoccupations de long terme, qui ont fait l'objet des travaux du groupe présidé par Michel Savy, sont largement citées dans la synthèse. Elles conduisent à un changement complet de perspectives, qui ne fait plus vraiment débat me semble-t-il : après un siècle où toute l'activité économique a été marquée par des coûts de transport (et en particulier de transport routier) très bas, les décennies à venir connaîtront très probablement une situation radicalement différente. Cette rupture peut être légèrement retardée, dans l'idée de faciliter l'adaptation de nos entreprises, ou accélérée, pour améliorer la régulation à long terme du climat et des approvisionnements énergétiques. Mais dans tous les cas, elle modifiera très profondément les conditions d'environnement stratégique du transport routier de marchandises, examinée au-delà de l'échéance proche de 2015.

Je ne peux que confirmer ici mon souhait qu'une telle réflexion stratégique à moyen terme, fondée sur une analyse prospective aussi ouverte que possible, soit poursuivie à partir des travaux de la mission que vous avez présidée.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de ma très respectueuse considération.

Michel BADRÉ

Avis de la Fédération des entreprises de Transport et logistique de France



Monsieur Claude ABRAHAM
Président de a mission
« Transport routier de marchandises »
Centre d'Analyse stratégique
18, rue de Martignac
75007 Paris

Paris, le 31 mars 2008

Monsieur le Président,

Le texte des conclusions et des recommandations de la mission « Transport routier de marchandises » que vous avez présidée durant ces derniers mois au sein du Centre d'Analyse Stratégique (Rapport relatif à une régulation durable du transport routier de marchandises) m'est bien parvenu. Je vous en remercie.

La Fédération nationale des entreprises de Transport et Logistique de France (TLF) que je préside aujourd'hui se félicite d'avoir participé à cette réflexion commune dans le cadre d'un débat contradictoire, constructif et ouvert.

Cependant, les conclusions de la mission mettent en évidence un problème méthodologique. TLF constate sur plusieurs points un décalage entre les objectifs initialement poursuivis et les recommandations proposées. Alors que les rapports des groupes de travail ont cherché à analyser le plus objectivement possible la situation du transport routier, le document de synthèse pose des diagnostics parfois peu nuancés tels que la « défaillance des marchés » et « l'inefficacité de la chaîne contrôle-sanction ».

Les Présidents Alain BRÉAU et Alain FAUQUEUR, lorsqu'ils s'étaient adressés au Premier Ministre, avaient souhaité une réflexion globale sur les conditions de restauration de la compétitivité du transport français au sens large. En dehors du domaine social, TLF émet des réserves sur la pertinence de certaines mesures préconisées. Dans le domaine réglementaire, elles visent essentiellement à encadrer l'exercice du cabotage et de la sous-traitance. Dans le domaine fiscal, la mission tend à cautionner l'instauration d'une taxe sur le transport des marchandises (éco-taxe poids lourds) et d'une « taxe carbone » sur le gazole. Globalement, TLF estime que les recommandations qui visent à accroître les charges des entreprises sont en décalage avec l'objectif de la mission.

Au regard de ces différents éléments, le présent courrier a pour finalité d'apporter, sur plusieurs recommandations du rapport, les quelques observations complémentaires qui s'imposent sur lesquelles les représentants de TLF étaient intervenus pendant les travaux de la mission, ou à l'occasion de différents échanges bilatéraux qui les ont accompagnés, mais qui n'ont pas été reprises en l'état dans la synthèse.

Je vous remercie de l'intérêt que vous ne manquerez pas de porter à ce courrier et de le joindre au dossier qui sera adressé au Premier Ministre.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Président,
Philippe GRILLOT

PJ : 1

www.e-tlf.com

71 rue Desnouettes – 75724 PARIS CEDEX 15 – Tél. 01 53 68 40 40 – Fax 01 53 68 40 99 – e-mail : tlf@-tlf.com

POUR UNE REGULATION DURABLE DU TRANSPORT ROUTIER DE MARCHANDISES

OBSERVATIONS COMPLEMENTAIRES SUR LE DOCUMENT DE SYNTHESE PORTANT NOTE DE POSITION

Recommandation 2.1 Adopter une régulation durable du transport routier de marchandises

- Dans la partie relative aux statistiques et indicateurs dont l'Etat doit se doter pour mettre en oeuvre la régulation du transport routier de marchandises, il n'est pas certain que l'information soit "insuffisante" et l'Etat ne semble pas être le seul en capacité de s'assurer de la crédibilité qualitative des statistiques produites. Ainsi en est-il, à titre d'exemple, des statistiques et indicateurs de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL).

TLF insiste sur la nécessité de mettre en place, au moins pour ce qui concerne les questions relatives à l'emploi, à la qualification et à la formation, des structures régionales clairement identifiées regroupant l'ensemble des acteurs compétents dans ces disciplines, leurs informations ayant vocation ensuite à être consolidées au niveau national alors que le schéma actuellement en place est inverse, à savoir une structure nationale assortie de représentations régionales. Le schéma, du fait de l'absence d'existence juridique de ces représentations qui ne disposent d'aucune reconnaissance de représentativité, ne leur assure pas la légitimité qui s'impose au regard des missions qui leur incombent.

La mise en place, au niveau régional, de véritables structures de concertation, d'analyse, d'estimation des besoins et d'approche prospective en matière d'emploi, de qualification et de formation nécessite des moyens, à identifier dans le cadre d'une réflexion générale sur le financement du paritarisme et sur les ressources que représentent l'ensemble des fonds de la formation professionnelle, quels que soient les collecteurs.

- Pour faire face à l'augmentation prévisible du volume des marchandises transportées, TLF estime que toutes les solutions doivent être étudiées en combinant sans dogmatisme les critères d'efficacité économique et environnementale. Jusqu'à aujourd'hui, le transport routier a su répondre aux différentes évolutions. Demain, il sera encore le mode de transport majeur. Aussi, il convient d'encourager la recherche de solutions optimales. Dans le cadre des travaux de la Commission européenne, les pouvoirs publics français doivent initier une réflexion sur les poids et dimensions maxima des véhicules routiers. A l'instar de plusieurs pays, la France doit procéder à une expérimentation des ensembles modulaires de 25,25 mètres de long. En effet, cette solution apparaît particulièrement adaptée pour répondre aux exigences du développement durable.

Recommandation 2.2 Favoriser la compétitivité et réduire les écarts de coûts vis-à-vis des autres pavillons

2.2.1 Réviser, en priorité, la notion du temps de travail

La démarche préconisée qui se traduit par la proposition de transformation d'une partie des heures d'équivalence en heures de travail et de disponibilité présente une difficulté rappelée par TLF pendant les travaux de la mission :

- d'une part, il est nécessaire d'adopter une définition du temps de travail ou de service telle que, au regard de ses éléments constitutifs, elle soit compatible avec les normes maximales absolues ou moyennes nationales, ce qui milite plutôt en faveur d'une définition restrictive quant à ces éléments constitutifs et génératrice d'un faible nombre d'heures supplémentaires ;

- d'autre part, la finalité de la loi en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat, elle, est génératrice d'heures supplémentaires puisque d'autant plus intéressante pour les entreprises et les salariés qu'elles représentent un volume important.

Par ailleurs, il ressort des enquêtes réalisées par le MEDAD/SESP que les heures d'attente représentent, en moyenne, 10 % des temps de service (tous types de conducteurs et tailles d'entreprises confondus) comme cela a été fort justement rappelé dans la recommandation ; or, les heures de disponibilité, au regard de leur définition, ne sont elles-mêmes qu'une partie de ces temps d'attente.

Cette faiblesse du volume des heures de disponibilité risque de se traduire par un effet limité de la démarche engagée et de ne pas permettre d'inscrire dans les limites maximales de temps de travail effectif générées par la suppression des équivalences certaines activités de conducteurs qui utilisent aujourd'hui en totalité les 56 heures de temps de service.

Compte tenu de cette situation, TLF considère qu'une approche complémentaire pourrait être envisagée consistant à s'inscrire résolument dans une démarche visant à mettre en place un dispositif dérogatoire, s'appuyant sur les principes déjà posés par l'article L. 212-18 du Code du Travail, tant pour ce qui concerne la définition et les éléments constitutifs du temps de service des personnels roulants que pour ce qui concerne les normes maximales absolues ou moyennes, applicables.

L'objectif serait de considérer comme heures supplémentaires les heures supérieures à 35 heures hebdomadaires (ou à la norme correspondante sur le mois, le trimestre, voire le quadrimestre) et de retenir comme limites maximales, absolues ou moyennes, celles fixées par la réglementation communautaire ou par le dispositif réglementaire national en vigueur pour le temps de service.

Les autres mesures envisagées dans la recommandation, relatives à l'augmentation du contingent d'heures supplémentaires et à la problématique des repos compensateurs, conserveraient toute leur pertinence.

Cette approche aurait le mérite de la clarté, de la cohérence et se traduirait par une application optimale de la loi en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat.

Dans le cadre de ces différentes analyses, les choix à opérer devront tenir compte de plusieurs objectifs :

- sécurisation juridique sur les plans qualitatif (identification des éléments constitutifs des temps de service) et quantitatif (normes maximales) ;
- coûts et conséquences sur les charges des entreprises ;
- conséquences sur le pouvoir d'achat des conducteurs ;
- compatibilité des normes retenues avec les impératifs d'exploitation ou d'organisation des entreprises ;
- lisibilité du dispositif et conditions de mise en oeuvre.

2.2.2 Appuyer fortement la proposition de Directive de la Commission tendant à harmoniser le taux d'accise sur les carburants

Le 13 mars 2007, la Commission européenne a proposé une Directive relative au régime fiscal du gazole professionnel. Il a été mis en évidence les fortes disparités des niveaux d'accises sur le gazole dans l'Union européenne. La Commission reconnaît que le poids de la fiscalité sur le carburant représente 6 à 18 % des coûts d'exploitation des entreprises de transport routier. Cette situation constitue une source importante de distorsion des conditions de concurrence dans un marché totalement libéralisé.

La proposition de la Commission tend à modifier la Directive n° 2003/96/CE du 27 octobre 2003 sur la fiscalité des produits énergétiques en renforçant le découplage de la fiscalité du gazole selon son usage professionnel ou non. TLF se félicite que la résolution législative du Parlement européen

adoptée le 13 mars 2008 contribue à renforcer le statut fiscal du gazole professionnel. Le gouvernement français doit donc soutenir la proposition de la Commission et faire de l'harmonisation de la fiscalité des carburants une des priorités de sa future présidence de l'Union européenne.

2.2.3 Adapter plus généralement la fiscalité française du transport routier de marchandises dans le sens d'une plus grande harmonisation

- Un allègement, voire une suppression, de la taxe professionnelle sur les véhicules serait nécessaire afin de restaurer la compétitivité des entreprises françaises de transport routier pour compte d'autrui. En effet, les entreprises étrangères qui utilisent le réseau routier français, notamment dans le cadre de prestation de cabotage, ne payent aucune taxe professionnelle. Cette situation constitue une indiscutable distorsion des conditions de concurrence.

Par ailleurs, l'Etat doit inciter l'investissement dans des flottes de camions à haute qualité environnementale. Or, l'investissement dans ces matériels est coûteux. Les entreprises qui exploitent ces véhicules ont donc une charge fiscale plus importante au regard du mécanisme d'imposition de la taxe professionnelle. Les véhicules doivent répondre à des exigences communautaires (normes d'émissions polluantes européennes dites « normes EURO ») selon le calendrier mis en place au niveau européen (ex. : les véhicules mis en service au 1er octobre 2009 devront répondre aux exigences, en terme d'émission polluantes, à la norme EURO V). C'est pourquoi, inciter les entreprises à renouveler leur parc avant même que les normes deviennent obligatoires en leur donnant un avantage financier lié à cet investissement, leur permettrait de disposer des meilleurs outils de transport et ainsi d'être plus compétitives.

TLF suggère que cette proposition soit prise en compte dans le cadre des travaux de mise en oeuvre des décisions du Grenelle de l'environnement afin d'éviter que de nouvelles charges à finalité « environnementale » ne viennent s'ajouter aux mesures envisagées.

- Contrairement à des pays comme l'Allemagne et la Suisse, la France dispose depuis de nombreuses années d'un dispositif de taxation de l'usage de ses principales infrastructures routières au travers des péages. Pour les entreprises françaises de transport pour compte d'autrui, la charge annuelle est de 1,1 milliard d'euros. Celle-ci vient de s'accroître de 200 millions d'euros chaque année en raison des modifications unilatérales des conditions commerciales d'abonnement. Cette situation constitue un indiscutable effet d'aubaine au seul bénéfice des concessionnaires, sociétés privées en position de monopole. Selon le Comité national routier (CNR), les entreprises ont subi une augmentation du coût global d'utilisation des autoroutes de 15 à 25 % au cours des trois dernières années.

Dès lors, il est évident que l'instauration d'une taxation de la circulation des camions sur le réseau national non concédé (éco-taxe poids lourds) va à l'encontre de l'objectif du développement de la compétitivité des entreprises françaises de transport. En outre, les compensations évoquées dans le rapport en matière de taxe à l'essieu et de TIPP semblent illusoire dans la mesure où les législations européennes qui les encadrent ne permettent pas de telles compensations.

Le coût de cette nouvelle taxe sur le transport routier de marchandises ne manquera pas de peser sur l'économie des territoires, les exportations et sur le pouvoir d'achat des consommateurs.

Si ce projet devait être maintenu, TLF estime qu'il convient de prévoir un dispositif de répercussion. Quel que soit le mécanisme envisagé, les entreprises seront inévitablement confrontées à de graves difficultés dans sa mise en oeuvre, notamment pour les trajets à vide.

Par ailleurs, conformément aux déclarations du Président de la République, le produit de ce nouvel impôt doit être affecté exclusivement à l'AFITF pour le financement des infrastructures. TLF s'oppose à l'utilisation d'une partie des recettes pour le financement d'études ou organismes divers.

- Cette opposition marquée à la mise en place d'une tarification liée à l'usage des infrastructures ne saurait pour autant être interprétée comme un désaccord de TLF sur la mise en oeuvre de mesures visant à financer le paritarisme ou à améliorer les moyens d'études de la Profession.

Pour ce qui le concerne, le financement du paritarisme doit retenir quelques principes essentiels :

- il n'est pas cohérent d'utiliser une ressource purement transport routier de marchandises (pratiquement, une taxe « poids lourds ») pour financer le fonctionnement ou les études d'instances à vocation interactivités (en effet, la CNPE comme l'OPTL, par exemple, ont un champ de compétence plus large que le seul transport routier de marchandises puisqu'il s'agit du champ d'application de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport) ;
- le financement du paritarisme est, prioritairement, l'affaire des partenaires sociaux (cotisations des membres) et, dans le cadre des quelques réflexions qui ont déjà pu être menées entre eux (notamment, lors de débats, dans la branche, sur la mutualisation des ressources qui pourraient être affectées à l'exercice du droit syndical) aucune décision n'a été prise quant au type de ressources le plus adapté ;
- au-delà de la ressource principale constituée par les cotisations des membres, des financements complémentaires peuvent être recherchés, qu'ils soient d'origine privée ou publique.

Il convient, par ailleurs, de noter que le fonctionnement de la plupart des institutions paritaires mises en place dans la Profession est assuré par des ressources paritaires se traduisant, indiscutablement, par une implication beaucoup plus forte ou une motivation plus marquée de la part de l'ensemble des acteurs, qu'il s'agisse des représentants des entreprises et de ceux des salariés.

Dans le cadre des travaux en cours et à venir, au niveau interprofessionnel, sur la représentativité des syndicats, les partenaires sociaux aborderont inévitablement la question de leur mode de financement ; ces débats semblent ne pas pouvoir être ignorés dans la réflexion générale sur le financement du paritarisme au niveau de la branche, notamment pour ce qui concerne les financements dits « complémentaires ».

En revanche, il ne paraît pas opportun d'assurer le financement du paritarisme par une taxation à la charge des entreprises.

2.2.5 Favoriser l'adaptation de l'outil logistique

La filière des transports et de la logistique dans sa globalité représente un réel potentiel pour la France. Le constat peut se résumer au travers des trois points suivants :

- par nature, la mondialisation de l'économie crée du transport, notamment maritime ;
- la mondialisation encourage l'externalisation d'emplois de l'industrie vers les prestataires logistiques ;
- ces emplois sont en concurrence avec d'autres pays d'Europe.

La localisation des plates-formes logistiques en France constitue donc un important levier en matière de création de valeur et d'emplois. Par cette approche, TLF entend mettre en évidence qu'il convient d'encourager l'attractivité logistique de notre pays. Des mesures sociales et fiscales adaptées doivent être recherchées afin de restaurer la compétitivité de notre secteur, notamment par rapport à la situation de l'Espagne et du Bénélux.

A titre d'exemple, un tiers seulement des conteneurs en provenance d'Asie du Sud-Est ayant pour destination finale la France transite par les ports français. Par manque d'une vision globale de la chaîne logistique, notre pays se prive d'un fort potentiel de croissance.

- Avis et commentaires des membres de la mission -

C'est la raison pour laquelle TLF souhaite que :

- le statut des ports autonomes soit réformé ;
- les procédures de délivrance des autorisations pour les entrepôts soient simplifiées.

Recommandation 2.3. Réguler la concurrence

2.3.1 Réglementer le cabotage

La Commission européenne propose de restreindre fortement les conditions d'exercice du cabotage avec trois conditions cumulatives : consécutif à un transport international, durée maximale de 7 jours et pas plus de 3 prestations de cabotage. Pour TLF, cette approche pose deux problèmes majeurs :

- le contrôle du respect des conditions d'exercice du cabotage est fortement illusoire notamment pour le troisième critère ;
- sur la base du règlement (CEE) n° 3118/93 du 25 octobre 1993, le cabotage est libéralisé depuis le 1er juillet 1998.

Au plan juridique comme économique, aucune donnée ne justifie un tel revirement de la Commission européenne dans son approche du dossier. En effet, le texte actuel prévoit une clause de sauvegarde en cas de perturbation du marché. Depuis son entrée en vigueur, en 1993, cette disposition n'a jamais été utilisée car aucune preuve tangible n'a pu être établie de la concurrence exercée sur le transport intérieur.

La réforme proposée va avoir pour conséquence de restreindre l'accès au marché à des transporteurs en fonction de leur nationalité ou du fait qu'ils ne possèdent pas d'établissement permanent dans l'Etat où la prestation est fournie. Alors que le marché des transports routiers est aujourd'hui organisé à l'échelle du continent européen, TLF estime contre productif le rétablissement de cloisonnements et d'entraves à la libre prestation de service de transport.

2.3.2 Contrôler la pérennité des conditions d'accès à la Profession et les conditions de son exercice

La Commission européenne propose d'ajouter aux règles d'accès à la Profession des conditions relatives à l'exigence d'établissement. Le projet prévoit que les véhicules exploités par l'entreprise doivent être obligatoirement immatriculés dans l'Etat membre d'établissement. Cette disposition revient à interdire la location transfrontalière de véhicules industriels sans conducteur. Or, la location est une prestation de service dont l'exercice n'a pas à être limité dans le cadre du marché intérieur. Les entreprises françaises de location disposent d'un réel savoir-faire aussi souhaitent-elles poursuivre leur développement à l'international.

En matière de capacité financière, l'abandon proposé de toute référence aux capitaux propres au profit d'un ratio financier (éléments d'actifs circulants par rapport à des dettes à court terme) ne semble pas pertinent et même pourrait être de nature à affaiblir certaines entreprises. La notion de capitaux propres doit être maintenue. Le projet dispose que la capacité financière est déterminée exclusivement par entreprise. TLF suggère que la capacité financière puisse être calculée pour les groupes d'entreprises d'un même Etat membre qui ont l'obligation de présenter des comptes consolidés.

Recommandation 2.5 Contribuer à une amélioration de la livraison des marchandises en ville

Sur un plan général, les travaux menés relatifs à la livraison des marchandises en ville se sont trop souvent concrétisés par des mesures augmentant les contraintes sans pour autant diminuer les nuisances.

A titre d'exemple, en ramenant de 29 m² à 20 m² la surface au sol des véhicules habilités à livrer les marchandises en ville, on peut légitimement espérer une diminution de la nuisance « encombrement ».

Cependant, pour une même quantité de marchandises à livrer, il conviendra de faire circuler un nombre plus important de véhicules, se traduisant par une augmentation de cette nuisance (à condition d'admettre que la circulation des véhicules de livraison de marchandises en ville est, sur le plan du principe, une nuisance).

La recommandation faite à l'Etat de créer une instance nationale de suivi de la livraison des marchandises en ville ne peut qu'être soutenue par TLF. Comme rappelé pendant les travaux de la mission, ladite instance doit également avoir vocation à :

- organiser une concertation préalable entre l'ensemble des acteurs concernés (la recommandation fait d'ailleurs expressément référence à la Charte de la ville de Paris qui a fait l'objet d'une importante concertation) ;
- harmoniser les pratiques envisagées dans les villes, cette harmonisation étant un facteur d'efficacité et de simplification pour les entreprises assurant des prestations dans plusieurs villes.

Pour TLF, la mise en oeuvre des principes, développés dans la recommandation, relatifs aux plates-formes logistiques doit intégrer deux exigences complémentaires :

- le développement des points de livraison en ville ou « intra-muros » ;
- la limitation du kilométrage entre les plates-formes logistiques situées en périphérie des villes et les points de livraison « intra-muros » afin de permettre l'utilisation de véhicules « de liaison » peu générateurs de nuisances, tels que des véhicules électriques.

La mise en place d'une formation initiale et/ou continue applicable aux conducteurs-livreurs utilisant des véhicules de moins de 3,5 tonnes ne saurait se faire par une simple extension des dispositifs FIMO/FCOS, les spécificités du métier de conducteur-livreur (plus particulièrement en milieu urbain) impliquant d'adapter les formations auxdites spécificités.

Recommandation 2.8 Contribuer au lancement par la Profession et les partenaires sociaux, d'une réflexion commune sur l'avenir à moyen terme

Les objectifs affichés relatifs à l'engagement d'une réflexion sur les évolutions des divers secteurs du transport routier de marchandises, des emplois ou métiers définis dans la nomenclature et de la Convention collective en général sont conformes aux positions exprimées au cours des travaux.

Compte tenu du champ d'application de la Convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport il est essentiel, pour TLF, de prendre en considération le fait que, dans une perspective de réécriture, pour conserver à la Convention collective nationale susvisée son champ d'application, il convient d'en aménager la structure.

L'édifice conventionnel actuel, au-delà de la logique des catégories socioprofessionnelles, est le résultat d'une approche soit thématique (travail de nuit, inaptitude, congé de fin d'activité, par exemple), soit sectorielle (Protocoles spécifiques transport de fonds et valeurs, déménagement, transport routier de voyageurs, prestataires logistiques...).

Cette construction, qui a été voulue par les partenaires sociaux, rend aujourd'hui sa lecture particulièrement complexe, notamment du fait du nombre important d'accords signés au fur et à mesure des années et de la diversité de leur contenu.

Une approche future trop thématique de la Convention collective se traduirait par la disparition des équilibres recherchés par les partenaires sociaux dans plusieurs des accords intégrés dans la Convention collective car ils risqueraient d'être « morcelés » alors qu'au moment de leur signature, ils formaient un tout.

A l'inverse, une approche par trop sectorielle, pourrait entraîner un « éclatement » de la Convention collective elle-même ce qui irait à l'encontre des intérêts de la Profession (entreprises comme salariés) celle-ci ne pouvant plus revendiquer dans les mêmes conditions, le poids économique qu'elle représente par ses 35 400 établissements et 602 000 emplois (voire plus, si l'on s'inscrit dans une approche de la logistique plus large que celle retenue aujourd'hui qui, délibérément, n'a pas souhaité prendre en compte les activités logistiques entrant dans les process de production).

La bonne approche est certainement d'une nature différente, prenant en compte des éléments repères de contenu de métier plus conformes à la réalité des conditions dans lesquelles ils s'exercent dans les entreprises.

Il paraît acquis aujourd'hui que, pour les conducteurs routiers, le tonnage des véhicules (approche de la Convention collective) ou le nombre de découchers dans le mois (approche de la réglementation sur la durée du travail) ne sont pas des critères pertinents.

De la même façon, la conduite pour un déménageur-conducteur, un ambulancier-conducteur ou un conducteur-livreur est, certes, un élément indispensable à l'exercice du métier mais n'en représente plus aujourd'hui la partie la plus significative des compétences, connaissances ou savoirs exigés. Les cœurs de métier sont ailleurs.

TLF insiste pour que, dans cette approche, une attention particulière soit portée sur le périmètre plus restreint du rapport du Centre d'Analyse Stratégique que celui de la Convention collective et le risque d'interférence, sur des emplois ou métiers transversaux ressortissant d'autres activités que celle du transport routier de marchandises, que pourrait entraîner une remise à plat des nomenclatures générales.

La réflexion précédente sur la question de la structure de la Convention collective prend là toute sa dimension.

5 Composition du groupe de travail

PRESIDENT

Claude **ABRAHAM**, ingénieur général honoraire des ponts et chaussées

PRESIDENTS DES GROUPES DE TRAVAIL

Maurice **BERNADET**, professeur, ancien directeur du LET

Jean-Noël **CHAPULUT**, ingénieur général des ponts et chaussées

Georges **DOBIAS**, ingénieur général honoraire des ponts et chaussées, ancien président du STIF

Michel **SAVY**, professeur à l'Université Paris 12 et à l'Ecole nationale des ponts et chaussées

COORDONNATEUR

Dominique **AUVERLOT**

RAPPORTEUR GENERAL

Luc **BAUMSTARK**, conseiller scientifique du CAS

RAPPORTEURS

Matthieu **BERENI**, chargé d'études, SETRA

Caroline **DAUDE**, DGME

Patrice **DUPUY**, chargé de mission CAS (jusqu'à fin août)

Denise **RAVET**, LET – CAS

Christine **RAYNARD**, chargée de mission CAS (à partir du 1^{er} septembre)

Philippe **ROSSINOT**, chargé de mission CAS

EXPERTS

Michel **BADRE**, membre de l'Inspection générale de l'environnement

Jean-Didier **BLANCHET**, ingénieur général Honoraire des ponts et chaussées

Bruno **BONDUELLE**, président de la Chambre de commerce et d'industrie de Lille-Métropole

Alain **BONNAFOUS**, vice-président du Conseil national transport, directeur de l'Institut national des sciences de l'homme

Pierre **DELAPORTE**, président honoraire d'Electricité de France

Michel **FEVE**, ingénieur général honoraire des ponts et chaussées

Alain **GILLE**, président du Conseil national transport

Claude **GRESSIER**, président d'une section du Conseil général des ponts et chaussées

Olivier **PAUL DUBOIS-TAINE**, ingénieur général honoraire des ponts et chaussées

Patrice **SALINI**, consultant

- Composition du groupe de travail -

Samy-Marc **SAADIA**, ancien chef de l'inspection générale de la main d'œuvre et des transports

Jacques **SICHERMANN**, président du Comité national routier

Marie-Françoise **SIMON-ROVETTO**, inspectrice générale de l'équipement

PARTENAIRES SOCIAUX ET SOCIETE CIVILE

AFTRI : Marc **GROLLEAU**, président de l'Association française du transport routier international

AUTF : Denis **CHOUMERT**, président de l'Association des utilisateurs de transport de fret, et Christian **ROSE**, délégué général adjoint

CFDT-FGTE : Maxime **DUMONT**, secrétaire général de l'Union fédérale route

CFE-CGC : Dominique **SOPHIE-LIOT**, secrétaire générale du syndicat national des activités de transport et du transit de la confédération française de l'encadrement –confédération générale des cadres

CFTC : Philippe **CROMBET** et Eddie **LANGLACE**, coordinateurs « Route »

CGT : Patrick **VANCRAYENEST** et Dominique **CORNIL**, responsables du secteur transport routier de marchandises

FCD : Philippe **JOQUET**, Fédération commerce et distribution

FEDIMAG : Marie-Françoise **COURTIN**, présidente de la Fédération nationale des prestataires logistiques et des magasins généraux agréés par l'Etat

FNAUT : Michel **ZONCA**, Fédération nationale des associations des usagers des transports

FNCR : Michel **CAILLAUD**, secrétaire confédéral de la Fédération nationale des chauffeurs routiers, poids lourds et assimilés

FNE : Michel **DUBROMEL**, responsable transport, France nature environnement, et Gérard **ALLARD**

FNTR : François **BRANCHE**, co-président de la Fédération nationale des transports routiers et Pierre **VERMOT-DESROCHES**, co-président de la Fédération nationale des transports routiers ainsi que Jean-Paul **DENEUVILLE**, délégué général, et Florence **BERTHELOT**, Secrétaire générale

GNTC : Jean-Claude **BRUNNIER**, président du Groupement national des transports combinés

TLF : Alain **BREAU**, co-président de la Fédération des entreprises de transport et de logistique de France (T.L.F.) et Alain **FAUQUEUR**, co-président de la Fédération des entreprises de transport et de logistique de France (T.L.F.), ainsi que Philippe **CHOUTET**, directeur délégué aux affaires sociales, juridiques et fiscales, Stéphane **LEVESQUE**, délégué aux activités routières, et Laure **DUBOIS**, déléguée aux activités de la messagerie et de l'express et responsable du pôle social

UNOSTRA : Catherine **PONS**, présidente de l'Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles

COLLEGE DES ADMINISTRATIONS

SGAE : Pascale **ANDRÉANI**, puis Gilles **BRIATTA**, secrétaire générale pour les affaires européennes, ou son représentant

DGTPE : Philippe **BOUYOUX**, directeur, chargé des politiques économiques (direction générale du trésor et de la politique économique), *ou son représentant*

DAEI : Dominique **BUREAU**, directeur des affaires économiques et internationales, *ou son représentant*

DGT : Jean-Denis **COMBEXELLE**, directeur général du travail, *ou son représentant*

IGMOT : Alain **GOUTERAUX**, responsable du service de l'Inspection générale du travail, de la main d'œuvre et des transports, *ou son représentant*

DB : Philippe **JOSSE**, directeur du budget, *ou son représentant*

DLF : Marie-Christine **LEPETIT**, directrice de la législation fiscale *ou son représentant*

DARES : Antoine **MAGNIER**, directeur de l'animation de la recherche, des études et de la statistique, applications de recherche et de statistiques, *ou son représentant*

DTMRF : Pierre-Alain **ROCHE**, puis Jean-Paul **OURLIAC**, directeur des transports maritimes, routiers et fluviaux, *ou son représentant*

DGE : Luc **ROUSSEAU**, directeur général des entreprises, *ou son représentant*

DEEEE : Guillaume **SAINTENY**, directeur des études économiques et de l'évaluation environnementale, *ou son représentant*

DGMT : **Daniel BURSAUX**, directeur général de la mer et des transports, *ou son représentant*

DGR : Patrice **PARISÉ**, directeur général des routes

DSCR : Cécile **PETIT**, directrice de la sécurité et de la circulation routières

ADEME : MICHELE **PAPPALARDO**, présidente de l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie