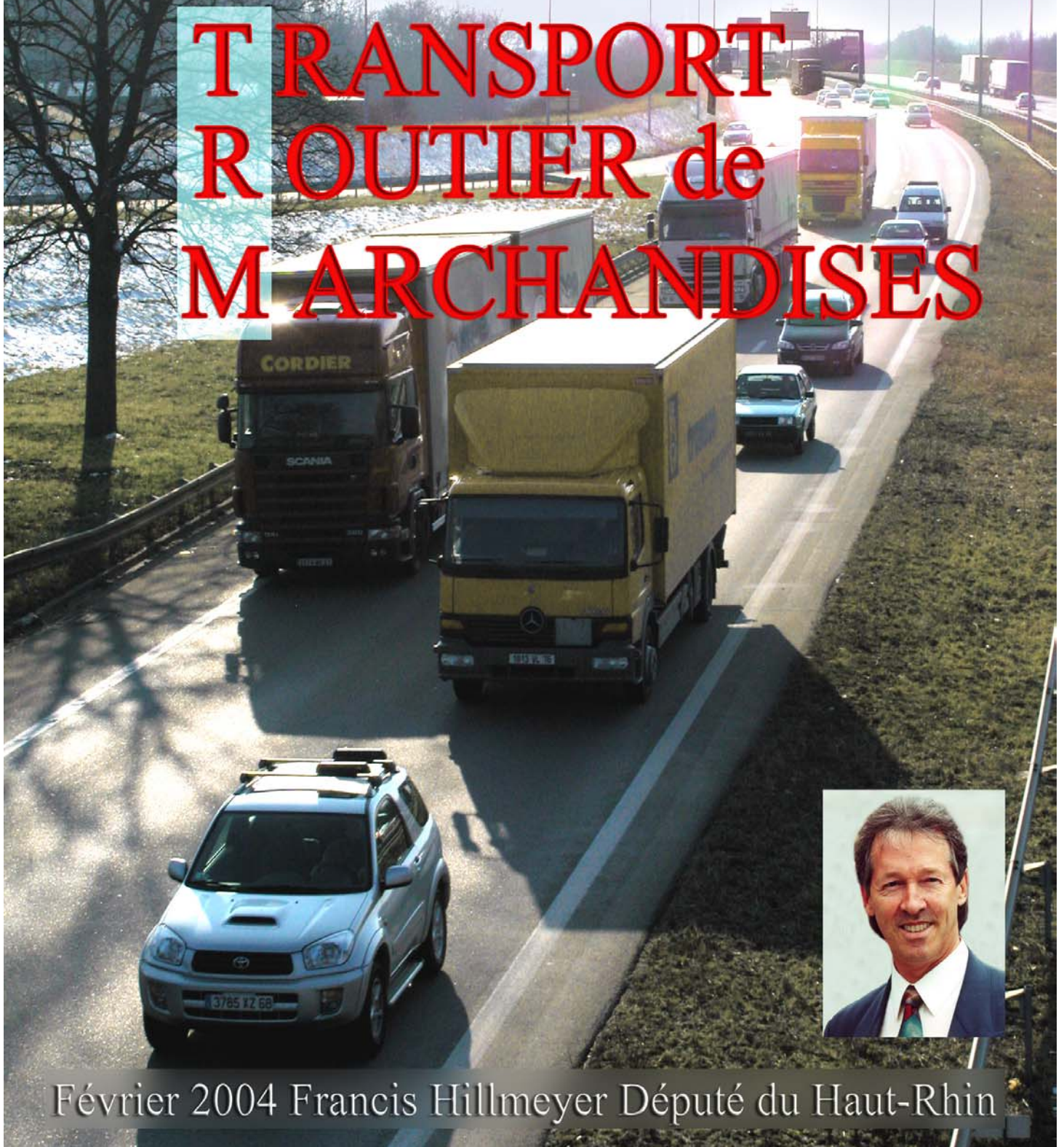




MISSION PARLEMENTAIRE TRANSPORT ROUTIER de MARCHANDISES



Février 2004 Francis Hillmeyer Député du Haut-Rhin

PROLOGUE

Il y a plusieurs façons d'aborder la réalité du transport routier, mais il y a un constat incontournable que les transporteurs avaient eux-même transformé en slogan « si vous l'avez, c'est qu'un camion vous l'a apporté ». C'était marqué à l'arrière des véhicules qui sillonnaient la France, le signe même de l'importance extrême qu'avait pris, déjà à l'époque, le transport routier de marchandises. Et il traduisait fort bien une réalité qui n'a cessé, depuis, de s'affirmer encore : 78 % des marchandises qui « voyagent » dans ce pays sont charriées par une immense flotte de camions. Ils empruntent nos artères, grandes ou petites, comme la sève dans un arbre, apportant partout où c'est nécessaire, l'énergie indispensable

Et puis, l'image peut s'inverser : routes encombrées par des théories de camions, artères surchargées, frôlant l'apoplexie, impressionnants voisinages de petites autos et des monstres du bitume. Bruit, fumées, gaz... Et deux mondes sur la même chaussée et qui ne se connaissent pas, ne se croisent pas vraiment, et se dédaignent : l'automobiliste derrière son volant, le chauffeur derrière le sien. Le premier voit « tarzan » d'abord et a du mal à reconnaître dans sa cabine haut perchée, le professionnel de la route, à comprendre que, justement, c'est lui qui lui apporte son gigot surgelé, son lait, l'essence dont il nourrit sa voiture, la farine de son croissant ou sa nouvelle télé...

Rivé à son horaire, à ses contraintes de déchargement, au contrôle de sa vitesse, attentif au régime de son moteur, contrôlé en permanence par son disque qui tourne dans son boîtier, voire par satellite, puisque l'usage du GPS se généralise peu à peu, le conducteur-routier, 400 ou 500 chevaux sous son champignon, fait son travail, un boulot pénible, difficile, que chaque jour, les automobilistes lui rendent plus compliqué encore....

Le chauffeur routier devient lui aussi, à l'occasion, automobiliste.

L'automobiliste, lui, a rarement l'occasion de grimper dans une cabine de routier et de partager sa vie de travail et ses contraintes.

Mais ce que voit l'automobiliste, qu'il emprunte une autoroute, une « nationale » ou une « départementale », c'est d'abord qu'il y a de plus en plus de camions, et ensuite, qu'il y a de plus en plus de camions étrangers. Aux belges, aux hollandais, aux allemands, aux italiens, se sont ajoutés les camions espagnols, portugais, hongrois, lettons, slovaques, roumains, bulgares, anglais...

.../...

Et il se demande de temps à autres, si l'Europe ne serait pas devenue avant tout, et d'abord, l'Europe des camions...

Et que voient les riverains des grandes voies de circulation comme des routes secondaires ? Un déferlement sans cesse croissant de camions, des caravanes qui traversent notre pays de part en part, engorgeant, saturant notre réseau routier pour éviter les péages.

Le « Routier sympa » de Max MEYNIER est déjà une vieille image. Et pourtant, le routier est sympa. C'est sa duplication à l'infini et dans toutes les longueurs qui inquiète. C'est le bruit de la machine, c'est ses dépassements qui durent si longtemps, c'est le gaz d'échappement, c'est sa masse quand elle devient bolide, ou bien sa perception....

Derrière tout cela, il y a des hommes. Ceux qui sont au volant, ceux qui sont dans les bureaux, ceux qui dirigent : 460.000 personnes vivent de la route en France, dans 42.000 entreprises dont les activités regroupent le transport routier de marchandises (TRM de proximité, interurbain, déménagement, location de véhicules avec conducteur) et l'organisation du transport de fret, 80 % de ces entreprises de transport ont moins de 6 salariés.

Aujourd'hui, et pour la 3^{ème} année consécutive, le secteur français des transports routiers de marchandises est en crise, les entreprises affichent des résultats décevants et, à l'international, les activités sous pavillon français sont en chute libre.

A l'initiative du Ministre Gilles de ROBIEN, le Premier Ministre, M. RAFFARIN, m'a demandé de conduire une mission d'étude sur l'état des transports routiers français, en particulier au moment où 10 nouveaux pays vont intégrer l'ensemble européen. Avec, certainement, des conséquences. En particulier sur les entreprises de transport françaises de marchandises.

Je veux ici, remercier M. le Premier Ministre et M. de ROBIEN, de leur confiance et dire à toutes les personnalités qui ont bien voulu répondre à mes questions et m'accueillir, parfois au sein de leurs entreprises, ma profonde gratitude ainsi que toutes les personnes qui m'ont assisté dans cette tâche et en particulier Mme Nicole LHOMME du Ministère du Transport. En espérant que ce travail entrepris début septembre, pourra avoir des prolongements bénéfiques pour la profession et pour notre pays : ils jouent un rôle tout à fait essentiel et aujourd'hui, irremplaçable.

Francis HILLMEYER

« Le transport routier n'a pas besoin d'une politique d'assistance, mais d'une politique de confiance qui vienne soutenir et relayer ses initiatives. Il a aussi besoin d'une politique qui s'engage en sa faveur et en faveur de ses entreprises, car ce sont elles qui assurent le développement durable du secteur... » nous avons besoin d'une politique ambitieuse pour les transports, c'est essentiel pour l'économie de nos régions et donc pour la richesse d'emplois que vous représentez, mais aussi pour le rayonnement et la capacité de notre pays à garder un rôle moteur au sein de l'Europe ».

« Pour se développer, les entreprises ont besoin d'avoir des perspectives ouvertes vers l'avenir et de réduire les facteurs d'incertitude. Actuellement, l'élargissement de l'Union européenne inquiète les entreprises de transport routier, et c'est compréhensible, car cette étape historique est sans précédent. »

« Ma mission de ministre en charge des transports est de vous aider à aborder cette étape dans les meilleures conditions possibles. Je vais donc confier dans les prochains jours à un parlementaire une mission pour analyser la situation économique et sociale du transport routier de marchandises et les conséquences de l'élargissement afin de me proposer un programme de travail à conduire avec votre profession jusqu'en mai 2004 et au-delà ».

« La perspective de l'élargissement renforce l'impératif d'une meilleure harmonisation au sein de l'Europe, car il n'est pas acceptable que, selon les pays de l'Union, les entreprises soient confrontées à des pratiques différentes qui créent des distorsions de concurrence insupportables pour un secteur déjà soumis à de multiples pressions ».

**Extrait du discours de M. Gilles de ROBIEN
Ministre de l'Équipement, du Transport, du Logement, du Tourisme et de la Mer
Prononcé le 23 juin 2003 lors de sa visite de l'entreprise « Transports JACOT ».**

« Le principal atout compétitif du transport routier est sa capacité à transporter des marchandises partout dans l'Union européenne, mais également sur l'ensemble du continent avec une flexibilité inégalée et à moindre prix. Mais le développement de cette capacité s'est réalisé dans un contexte très paradoxal. Les entreprises du secteur se livrent une concurrence acharnée. Celle-ci a atteint un degré tel que certaines entreprises de transport, pour survivre dans un environnement extrêmement concurrentiel, compte-tenu de la hausse des charges d'exploitation (prix des carburants, nouveaux équipements) doivent se résoudre à contourner les règles en matière de temps de travail, d'autorisation de circuler et de principes élémentaires de sécurité routière. Ces entorses à la législation deviennent trop fréquentes. La concurrence à travers les prix risque encore de s'exacerber avec l'élargissement, les charges d'exploitation en vigueur étant moins élevées dans les pays candidats ».

... « les parts de marché que la route a gagnées, ne peuvent masquer la grande précarité financière dans laquelle se trouve aujourd'hui nombre d'entreprises de transport, en particulier les plus petites. Ces dernières ont de plus en plus de difficultés à maintenir une rentabilité souvent artificielle du fait des pressions sur les prix exercés par les chargeurs et l'industrie, en particulier en cas de choc conjoncturel, comme l'augmentation du prix du gazole. »

... « malgré ces constatations, aucun véritable plan de restructuration du secteur n'a été entrepris à ce jour en Europe. La crainte de mouvements sociaux et d'une paralysie des principaux axes de transit n'y est certainement pas étrangère ».

**Extrait du Livre Blanc de la Commission européenne
sur la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix.**

Le Premier Ministre

Paris, le 27 AOUT 2003

1 2 2 5 / 0 3 / SG

Monsieur le Député,

L'élargissement de l'Union européenne en mai 2004 constitue un événement historique majeur.

Pour la première fois, dix Etats nouveaux vont adhérer à l'Union au même moment. L'Europe va ainsi passer de 15 à 25 Etats membres et de 379 à 454 millions d'habitants.

Si les pays candidats à l'élargissement connaissent depuis plusieurs années une forte croissance économique, il n'en demeure pas moins que l'écart de développement reste important avec les pays de l'actuelle Europe des Quinze. Selon M. Pedro Solbes, Commissaire européen aux affaires économiques, il faudra « au moins 20 ans en moyenne pour que les 10 nouveaux membres de l'Union atteignent le niveau économique des membres actuels ».

Cette situation suscite de réelles inquiétudes au sein de la profession du transport routier de marchandises. Cette inquiétude générale est légitime car la perspective très prochaine de l'élargissement est une situation sans précédent, qui intervient alors que la libéralisation du transport routier, menée par étapes, est entièrement achevée depuis 1998. Il faut, de plus, tenir compte d'un contexte économique particulièrement difficile pour le transport routier français : l'activité de ce secteur est en recul (- 1,2 % en 2002 et - 4 % au cours du 1^{er} trimestre 2003) et le secteur le plus touché est l'international qui a enregistré une baisse de 9 % en 2002. Cette évolution à la baisse des trafics se conjugue avec des conditions de marché défavorables, notamment en termes de prix et de coût, ce qui a entraîné en 2002, un taux de défaillance des entreprises de l'ordre de 3 %. Sur le premier trimestre de 2003, on constate une progression des défaillances de l'ordre de 30 % par rapport à la même période de l'année précédente. Cette situation est révélatrice de difficultés à la fois conjoncturelles et structurelles.

.../...

Monsieur Francis HILLMEYER
Député du Haut-Rhin
Assemblée nationale
Palais Bourbon
PARIS

Il est donc essentiel, à la veille de cet élargissement et 10 ans après le contrat de progrès, de dresser un bilan précis et complet de la situation économique et sociale du secteur du transport routier de marchandises en France et de faire ce bilan en tenant compte de la position comparée de ce secteur au sein du marché européen actuel.

Dans ce bilan, il conviendra de faire ressortir les points forts et les faiblesses du secteur et d'en analyser les causes.

Il conviendra également que puissent être identifiées les incidences possibles de l'élargissement sur l'organisation du secteur, ainsi que les conséquences en matière économique et sociale.

Il vous appartiendra également d'évaluer les opportunités, en termes de nouveaux marchés, que peut représenter cet élargissement et de voir dans quelles conditions ces opportunités pourraient être saisies par nos entreprises.

A partir de cet état des lieux, vous voudrez bien me proposer les mesures qui vous paraîtront devoir être prises en considération, en distinguant celles qui relèvent de notre réglementation nationale et celles qui relèvent de la réglementation européenne.

Enfin, il conviendra de répertorier les domaines dans lesquels des travaux ou des réflexions à court, moyen et long terme seront à mener en étroite concertation entre les organisations professionnelles et les pouvoirs publics, en précisant les enjeux et les objectifs poursuivis.

Pour effectuer cette mission, j'ai décidé, en application de l'article LO 144 du code électoral, de vous placer auprès du ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Vous pourrez faire appel aux services de ce ministère, notamment de la sous-direction des transports routiers et de la sous-direction du travail et des affaires sociales à la direction des transports terrestres.

Je souhaite que vous puissiez me remettre votre rapport pour le 31 décembre prochain.

Je vous prie de croire, Monsieur le Député, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Incruent



Jean-Pierre RAFFARIN

0 0 3 5 / 0 4 / SG

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 27 août 2003, je vous avais fait part de ma décision de placer M. Francis HILLMEYER, député du Haut-Rhin, en mission temporaire auprès de vous.

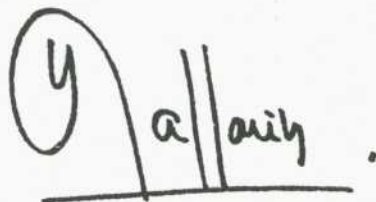
Sa mission portait sur les conséquences de l'élargissement de l'Union européenne sur le transport routier de marchandises.

Je vous informe que j'ai accepté votre demande tendant à la prorogation de la mission de M. HILLMEYER jusqu'au 26 février 2004.

Je vous demande donc de ne pas tenir compte de mon précédent courrier du 9 décembre 2003 vous indiquant que la mission de M. HILLMEYER prendrait fin le 31 décembre 2003.

Vous trouverez ci-joint copie de la lettre de prorogation de mission que j'adresse à ce parlementaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'J' followed by 'P. Raffarin'.

Jean-Pierre RAFFARIN

Monsieur Gilles de ROBIEN
Ministre de l'équipement, des transports,
du logement, du tourisme et de la mer
246, boulevard Saint-Germain
75007 - PARIS

I. PRESENTATION DU SECTEUR DES TRANSPORTS

Le transport routier de marchandises est, en France, mais aussi dans tous les autres pays d'Europe, une activité essentielle et multiforme dont la souplesse inimitable, le faible coût de revient, la capacité d'adaptation sont aussi indispensables à notre économie que les globules rouges le sont au corps humain, chargés de véhiculer indéfiniment l'oxygène dont nos cellules ont besoin jusqu'aux dernières extrémités de notre corps. L'image a fait son temps, mais comment ne pas l'évoquer !

Bien avant le rail (14 %), la voie d'eau (2%), le transport routier de marchandises (78 %) est le premier secteur du transport terrestre en France, et de très loin.

Dans notre pays, l'activité du transport routier de marchandises au sens strict sans prendre en compte les opérateurs de fret est pratiquée, comme indiqué dans le prologue, par quelques 42.000 entreprises qui occupent directement environ 330.000 personnes. 15.000 n'ont pas de salarié – 17.000 ont de 1 à 5 salariés, 950 comptent plus de 50 salariés, et 546 emploient plus de 100 salariés. A noter que 70 % des personnes employées sont des conducteurs. Et plus de 100.000 personnes travaillent dans des secteurs immédiatement connexes.

Le monde du transport routier de marchandises (*TRM dans la suite de ce rapport*), se caractérise d'abord par sa très grande diversité, à l'image du parc de véhicules lui-même, ce que chacun peut constater sur la route : 248.000 poids-lourds sont immatriculés en France, dont les 2/3 sont des tracteurs.

L'activité elle-même de ces entreprises est diversifiée, entre le transport international à longue distance, le transport à courte distance, le déménagement, la location avec conducteur... et la nature elle-même des transports l'est encore plus, le vrac, les lots, les frigorifiques, les grands volumes, les citernes, les transports de matières dangereuses, les transports exceptionnels, les transports de produits alimentaires, etc...

Plus de 90 % des produits consommés au quotidien (*nourriture, produits frais, pharmacie, culture, hi-fi, combustibles...*) sont transportés par la route : seul à même de réaliser le porte-à-porte, le camion est complémentaire de tous les autres modes de transports : navire, trains, péniches, avions.

Cette activité s'accompagne de plus en plus fréquemment de services tiers, rendus dans le cadre ou dans la préparation du transport, comme la logistique ou l'organisation des transports qui ne sont plus des activités accessoires destinées à compenser l'autre, mais bien davantage pour compléter l'autre et ce sont à ce titre quelque 1300.000 emplois qui viennent s'ajouter à ceux du transport routier proprement dit, et qui en dépendent.

Dans un groupe comme Norbert DENTRESSANGLE, qui compte 12.000 salariés dans 14 pays d'Europe, dont 10.000 en France, 8.000 sont affectés au transport proprement dit, 4.000 à la seule logistique. C'est dire son importance grandissante et aussi l'évolution des rapports entre l'industriel et son transporteur, celui-ci prenant en charge, globalement, le flux de marchandises sortant de production, pour souvent, le reconditionner, le répartir en lots et assurer le transport jusqu'à son client.

On assiste, dans ce métier du TRM, à une sophistication de plus en plus poussée des techniques d'aides à la conduite (*GPS, nouveaux systèmes de freinage, pesée embarquée, nouveau chronotachygraphe à puce, informatique embarquée*), la prise de fret par l'intermédiaire de bourses de fret télématique, de la traditionnelle économie de stocks à une économie de flux qui a placé ses entreprises à la charnière entre le monde de la production et celui de la diffusion.

Après avoir « vendu du kilomètre », le transporteur français propose généralement à son client une qualité de service d'expéditeur de marchandises qui en fait un des professionnels les plus « pointus » d'Europe, sinon du monde.

330.000 emplois salariés et non salariés sont donc actuellement concernés en France par ces activités du transport ou directement reliées au transport. Les 42.000 entreprises du secteur réalisent un chiffre d'affaire de l'ordre de 30 milliards d'€.

Les véhicules poids-lourds du secteur consomment 1/3 du gazole distribué en France et versent globalement 4,7 milliards d'€ de contribution au budget de l'Etat au titre de la TIPP.

80 % des entreprises de TRM ont moins de 6 salariés. Elles ne réalisent que 15 % du chiffre d'affaire du secteur et n'occupent que 20 % des effectifs.

A l'opposé, 970 entreprises de plus de 50 salariés produisent près de 41 % de chiffre d'affaire transport routier de marchandises au sens strict du mot.

Si l'on intègre les organisateurs de transport de fret, c'est à dire la messagerie, le fret-express, l'affrètement, l'organisation des transports internationaux, l'ensemble des entreprises concernées par le transport routier de plus de 50 salariés sont au nombre de 1335 et concentrent 56 % du chiffre d'affaire global.

A. L'ACCES A LA PROFESSION

La réglementation des transports est largement d'origine communautaire. La réglementation française en matière de transport routier de marchandises s'inscrit donc dans le cadre de la politique de **libéralisation des trafics de marchandises** inscrite dans le Traité instituant la communauté économique européenne.

Les conditions d'accès à la profession sont définies au niveau européen par deux directives (*la directive 96/26 du 29 avril 1996 et la directive 98/72 du 1er octobre 1998*). Les modalités d'accès au marché sont précisées par les règlements 881/92 du 26 mars 1992 sur les licences communautaires et le cabotage fait l'objet du règlement 3118/93 du 25 octobre 1993.

En France, la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, dite LOTI, modifiée notamment par la loi du 6 février 1998, a traduit la libéralisation de l'accès au marché tout en mettant en place des outils de régulation visant à faire respecter par la profession, l'ensemble des réglementations économiques et sociales. Le décret du 30 août 1999 relatif aux transports routiers de marchandises constitue le cadre réglementaire du secteur.

L'inscription au registre

Pour exercer son activité, une entreprise doit être inscrite au registre des transporteurs et des loueurs. L'inscription est soumise à des conditions d'honorabilité professionnelle, de capacité professionnelle et de capacité financière.

La condition d'honorabilité professionnelle est remplie en l'absence de condamnation des dirigeants pour des infractions à la réglementation du transport, du travail et de la sécurité routière.

La condition de capacité professionnelle est remplie par la personne qui dirige l'activité de transport ou de location de l'entreprise. Pour les entreprises utilisant des véhicules d'un poids supérieur à 3,5 tonnes, cette personne doit être titulaire d'une attestation de capacité qui peut être obtenue par trois voies différentes : l'examen, l'expérience professionnelle, les diplômes. Pour les entreprises utilisant exclusivement des véhicules légers de moins de 3,5 tonnes, cette personne doit être titulaire d'un justificatif de capacité.

La capacité financière consiste pour l'entreprise à disposer d'un certain montant de capitaux propres en rapport avec le nombre de véhicules qu'elle utilise. Les montants sont de 900 € pour chaque véhicule n'excédant pas 3,5 tonnes et pour les véhicules excédant cette limite, de 9.000 € pour le premier véhicule et 5.000 € pour chacun des véhicules suivants.

L'inscription au registre des transporteurs et des loueurs donne lieu à la délivrance de titres administratifs de transport (*titres d'exploitation*) constitués par des copies conformes de la licence communautaire pour les véhicules dont le poids maximum autorisé dépasse six tonnes ou de la licence de transport intérieur dans les autres cas. Ces titres permettent aux entreprises d'accéder au marché européen pour les licences communautaires et nationales pour les licences de transport intérieur.

Le transport public et le transport pour compte propre

L'article 5 de la LOTI considère comme des transports publics tous les transports de personnes ou de marchandises, à l'exception des transports qu'organisent pour leur propre compte des personnes publiques ou privées.

On distingue donc le transport pour compte d'autrui ou transport public, et celui pour compte propre. Le transport public est effectué par des entreprises qui exécutent un contrat de transport.

En application du décret du 30 août 1999, les entreprises de transport pour compte d'autrui sont inscrites au registre des transporteurs et des loueurs tenus par le Préfet de Région.

Les entreprises de transport en compte propre ne sont pas inscrites au registre des transporteurs et des loueurs et leurs véhicules circulent sans titre de transport.

B. LE CONTROLE DES TRANSPORTS ROUTIERS

L'organisation des contrôles

C'est le ministère chargé des transports qui a, pour le compte de l'Etat, la responsabilité du contrôle de tout ce qui concerne les transports routiers de marchandises et de voyageurs.

Pour exercer sa mission et contrôler le respect des réglementations, le ministre s'appuie sur son administration centrale, sur différents corps de contrôle relevant d'autres ministères, et sur ses services déconcentrés que sont les directions régionales de l'équipement.

Les différents corps de contrôle

Les contrôles sont réalisés principalement par six corps de contrôle appartenant à quatre ministères différents :

- ministère des transports : contrôleurs des transports terrestres
inspecteurs et contrôleurs du travail et des transports
- ministère de la défense : gendarmerie
- ministère de l'intérieur : police
- ministère de l'économie, des finances et de l'industrie : douanes,
services de la concurrence et de la répression des fraudes

Les corps en tenue (*gendarmes, policiers et agents des douanes*) travaillent habituellement sur les routes. Ils sont les seuls habilités à intercepter les véhicules, et c'est donc avec eux que travaillent les contrôleurs des transports terrestres sur route. Les inspecteurs et contrôleurs du travail des transports, ainsi que les agents du service de la répression des fraudes, travaillent essentiellement en entreprise.

Ces corps ont certaines de leurs habilitations qui sont identiques et d'autres qui sont complémentaires. La plupart d'entre eux ont de nombreuses missions à remplir dans d'autres domaines que celui du transport. Les inspecteurs et contrôleurs du travail des transports interviennent essentiellement en entreprise, et sont compétents en matière de réglementation sociale européenne et de code du travail, mais uniquement pour les entreprises pour compte d'autrui qui emploient des salariés. Les contrôleurs des transports terrestres sont quant à eux spécialisés dans le domaine des transports routiers de marchandises et de voyageurs. Ils interviennent tant sur la route que dans les entreprises, que celles-ci travaillent en compte propre ou pour compte d'autrui, qu'elles aient ou non des salariés.

Compte-tenu de la spécificité des corps de contrôle qui interviennent et des compétences des uns et des autres, l'efficacité du contrôle passe par une coordination des actions. C'est l'objet de la circulaire du Premier Ministre du 26 septembre 1996 relative à la coordination et à l'efficacité du contrôle des transports routiers de marchandises et de voyageurs.

Les directions régionales de l'équipement (DRE)

Les directions régionales de l'équipement (DRE) ont en charge les transports routiers de marchandises et tout ce qui concerne le contrôle (*transports de voyageurs et marchandises*) leur a été confié.

Le rôle des DRE comprend cependant plusieurs aspects. Sous l'autorité des Préfets de Région, les DRE animent le contrôle au plan régional, élaborent les plans régionaux de contrôle sur route et en entreprises et assurent le suivi de leur exécution.

Une circulaire de janvier 2001 relative aux missions des DRE confirme leur rôle en matière de régulation économique et sociale dans le secteur des transports terrestres, et rappelle qu'elles sont, en outre, l'interlocuteur au niveau régional des professionnels des transports routiers.

La nature des contrôles

Les contrôles portent sur l'ensemble des réglementations qui doivent être respectées (*accès à la profession, fonctionnement du marché...*), attestation de conducteur, de la réglementation sociale européenne (*temps de conduite et de repos, chronotachygraphe*), réglementation concernant le travail (*conditions de travail, formation des salariés, travail illégal*), code de la route (*vitesse, poids et dimensions, transports exceptionnels, interdictions de circulation, visites techniques...*) et règles relatives au transport des matières dangereuses.

Il faut ajouter le contrôle des règles économiques qui contribuent à la régulation du secteur et notamment : sous-traitance, clauses abusives et capacité financière (*celle-ci est vérifiée non seulement lors de l'inscription au registre, mais tout au long de la vie de l'entreprise*).

Les sanctions

Elles sont de deux natures différentes : pénales et administratives.

- les sanctions pénales

Les infractions en matière de transports routiers sont de deux catégories : les contraventions et les délits.

Les contraventions

La plupart des contraventions concernant les transports routiers sont des contraventions de 4^{ème} et 5^{ème} classe. Certaines contraventions peuvent être assorties de peines privatives ou restrictives de droit (*retrait de points du permis de conduire, immobilisation du véhicule...*).

Les délits

Ce sont les infractions les plus graves qui relèvent des tribunaux correctionnels. Les plus fréquemment relevés concernent : l'obstacle au contrôle, la fraude au chronotachygraphe ou au limiteur de vitesse, l'exercice illégal de la profession.

Les consignations

Lorsque l'infraction commise est un délit ou une contravention ne faisant pas l'objet d'un paiement immédiat, le conducteur de l'entreprise non résidente en France doit payer une consignation (*somme versée en garantie du montant de l'amende fixée ultérieurement*).

- **les sanctions administratives**

Il existe dans chaque région une commission des sanctions administratives (C.S.A.). Présidée par un magistrat de l'ordre administratif ou de l'ordre judiciaire, elle réunit des représentants de l'administration, de la profession, des salariés et des usagers.

Les C.S.A. examinent les dossiers d'entreprises résidentes au comportement particulièrement infractionniste et peuvent proposer aux préfets des sanctions administratives à l'encontre des entreprises (*retraits de titre, immobilisation du véhicule, radiation du registre*).

Une entreprise sanctionnée peut exercer un recours gracieux, hiérarchique ou contentieux.

II. SITUATION ECONOMIQUE, SOCIALE ET FISCALE DU TRANSPORT NATIONAL

A. LA SITUATION ECONOMIQUE

« L'évolution des entreprises du TRM français depuis une dizaine d'années est paradoxale, note M. DENEUVILLE de la FNTR en octobre 2003 : alors que leur créativité avait suscité l'expansion rapide d'une demande de plus en plus sophistiquée, leur situation financière s'est dégradée de façon critique et leur part de marché s'est réduite. »

« L'atonie générale de 2003, avec un ralentissement de la production industrielle a pesé sur les activités du transport qui marquant pour la 2^{ème} année consécutive, un recul très net, de - 2,3 % par rapport à 2002, alors même que le nombre de tonnes-kilomètres réalisé sur le territoire national par des véhicules sous pavillon national est stable (+ 0,1 %) » notait pour sa part M. MORLIN (OTRE).

Le TRM rencontre les mêmes cycles de croissance que l'économie nationale, mais les amplitudes sont plus marquées. L'activité du TRM génère un effet amplificateur à la hausse comme à la baisse. En dessous du seuil de 1,5 à 2 %, de la croissance générale, le potentiel baisse, à l'inverse, au-dessus de ce seuil, le potentiel transport progresse beaucoup plus vite que la croissance générale elle-même.

Aussi, les taux de croissance du PIB entre 3 et 4 % en 1998 et 1999, se sont-ils traduits par une croissance de 6 à 7 % de la valeur ajoutée en volume dans le secteur.

Le phénomène inverse se produit on l'a vu, lors des ralentissements de l'économie nationale : lorsque le PIB perd un point, le TRM peut en perdre trois !

En 2001, le ralentissement de la conjoncture ne se fait pas encore trop sentir : le secteur continue sa progression de l'ordre de 1,1 %. Mais en 2002, l'économie française connaît une phase de décélération qui s'accroît jusqu'au 2^{ème} trimestre 2003. La baisse d'activité du TRM a entraîné une reprise significative des faillites qui se sont concentrées sur le 1^{er} trimestre 2003 et un ralentissement sensible des créations d'entreprises dans ce secteur. Depuis le second semestre 2003, on observe un retournement de tendance.

Le taux de défaillance est passé de 2,4 % en 1997 à 1,7 M en 2001 dans l'ensemble de l'économie française mais oscille autour de 3 % pour le transport routier.

En 2002, on a noté la création de 3002 entreprises dans le secteur, et par contre, la perte de 3742 entreprises, dont 1224 faillites des entreprises, toutes (et loin de là !) n'étaient pas récentes, certaines comptant de nombreux salariés (*les chiffres de 2003 ne sont pas encore disponibles*).

Les prix des prestations de transport ont progressé de 11 % entre 1986 et 2002, alors que les coûts de production ont, eux, augmenté de 45 %. L'ajustement s'est fait en partie, par des gains de productivité. Les gains de productivité ont permis partiellement d'ajuster le décalage entre les prix et les coûts, mais l'érosion des marges se confirme.

La structure des coûts (source : travaux de CNR)

Le calcul de la structure des coûts pour le transport longue distance se décompose de la manière suivante :

- main d'œuvre conducteur : 29 %
- carburant : 22 %
- frais de structure (*personnel non roulant, installations...*) : 14 %
- coût du matériel : 14,3 %
- maintenance : 9 %
- frais de déplacement : 7 %
- coût des infrastructures : 5 %.

En transport régional, les coûts sont différents :

- main d'œuvre conducteur : 42 %
- matériel : 21 %
- structure : 15 %
- carburant : 15 %
- maintenance : 7 %.

Une crise structurelle

Force est de constater qu'aujourd'hui, le secteur du TRM est en crise, comme en témoignent l'accumulation des défaillances de sociétés et des rachats d'entreprises, souvent par des sociétés étrangères.

Surcapacité de l'offre, atomisation du marché, cascade de sous-traitances, allongement inconsidéré des délais de paiement expliquent une grande partie la difficulté du secteur à voir son activité rémunérée à son juste prix, toute augmentation des charges se traduisant inévitablement par une dégradation supplémentaire au niveau de la rentabilité des entreprises de TRM et à celui de la compétitivité du pavillon routier français (M. DENEUVILLE).

Il est constant que le secteur du TRM est dores et déjà sinistré. M. BOULOCHER, TLF, note que la disparition de milliers d'entreprises (*et pas seulement les plus petites*) a en effet mis au chômage plus de 20.000 personnes ces deux dernières années (2002-2003).

De la productivité

« Pour le transport stricto sensu, les gains de productivité ont atteint leur limite. En revanche des gains semblent encore possibles dans la logistique » analyse M. DOBIAS, ancien président du CNR.

Le TRM est, comme tous les autres modes de transport, en surcapacité structurelle, et quelques plages de productivité subsistent dans la plupart des entreprises, notamment en rapport avec le taux de chargement ou de remplissage de leurs véhicules.

Il reste en effet dans de nombreux cas à améliorer les relations techniques avec les clients pour réduire les temps d'attente aux quais de chargement ou de déchargement et obtenir de meilleures synergies.

On peut aussi noter dans une faible proportion d'entreprises, en particulier les nouvelles, un manque de savoir-faire, de méconnaissance des règles de la gestion, une certaine ignorance de leurs coûts d'exploitation réels, de leurs coûts d'entrée sur le marché, des taux et marges de profit et l'absence de prise de conscience de leur position relative sur le marché.

Ces entreprises-là sont prêtes à devenir les sous-traitants des autres et à travailler pour tenter de se sauver temporairement, en dessous même de leur prix de revient, ce qui a pour effet de tirer les prix du transport vers le bas.

Déjà à la fin 2000, d'après des sources du Ministre du Transport, environ 36 % des entreprises ne respectaient plus strictement les normes réglementaires de capacité financière contre 32 % en 1998. Les chiffres de 2002 et 2003 devraient être particulièrement révélateurs à cet égard.

Les entreprises dont l'endettement était supérieur à 2,8 années de marge brute annuelle représentaient 27 %, soient 4 % de plus qu'en 1998. Il sera intéressant, à cet égard, de voir quelle a été l'évolution les années suivantes.

La marge nette (*résultat/chiffre d'affaire hors sous-traitance*), est passée de 3 % entre 1986 et 1988 à 1,2 % entre 1989 et 2002 et est inférieure à 0,1 % en 2003.

Rentabilité et marges

« Le TRM a aujourd'hui une rentabilité très faible, un taux de sinistralité supérieur de 1,5 % à celui des autres professions et souffre d'une perte de compétitivité considérable au plan européen » (FNTR).

En 2002 les coûts directs du TRM ont augmenté : de l'ordre de 2,4 % par rapport à 2001, en 2003 la hausse a été de 2 % par rapport à 2002 pour la longue distance, et de + 0,6 % pour le régional.

Dans le même temps, la productivité du secteur a chuté d'environ 2 %, ne serait-ce qu'en raison de la mise en place de la RTT chez les clients, qui a eu pour conséquence de réduire les plages horaires de livraison.

On peut estimer l'augmentation totale du prix de revient du TRM à 5 % pour la longue distance et à 4,5 % pour le transport régional, une dérive non compensée au niveau tarifaire puisque la recette moyenne du transport n'a progressé que de 0,4 % en 2002 et est de - 0,1 % en 2003.

L'année 2003 s'est achevée sur une hausse moindre des coûts directs : + 2 % pour la longue distance et + 0,6 % pour le régional.

Pour l'année 2004, la profession s'attend à une hausse sensible de ses principaux postes de dépenses. En effet, les frais de personnel vont connaître une revalorisation sensible (+3,7 % au 01.07.2004) et la profession redoute l'évolution de l'indice des prix qui pourrait porter la progression des rémunérations brutes à plus de 5 % par rapport à juillet 2003. Or, le poste de main d'œuvre représente plus de 30 % pour la longue distance et plus de 43 % pour le transport régional.

Si, grâce aux mesures prises par le Gouvernement et à son action européenne, le 2^{ème} poste de dépenses, celui du gazole promet de rester stable, on sait que les tarifs de péage ont déjà augmenté (+ 3,6 % en février 2003) et que de nouvelles hausses sont à prévoir dès le mois de mars.

Le prix des pneumatiques est annoncé à la hausse de 1 à 2 % et les primes d'assurance ne sont pas prévues non plus à la baisse.

Dans ces conditions, le TRM sera en perte de substance et toutes ses marges seront négatives en 2004, en somme, une répétition de 2003 mais en plus grave, dans la mesure où le secteur n'aura plus réussi à compenser ses pertes et reports comptables.

La solution, le salut, viendra-t-il du marché ?

Le marché

Comme tous les systèmes de transport, le TRM est en situation de surcapacité chronique, les taux de chargement sont rarement de 100 % (65,1 % en 2001) et il existe toujours des parcours à vide (22 % en 2001).

Et note, la FNTR, l'augmentation de la productivité des matériels a contribué à renforcer ce système de surcapacité : « des surcapacités déstabilisantes sont apparues, favorisant l'apparition de comportements pernicieux et illicites, et plus récemment, le développement des «enchères inversées» a encore contribué à accentuer le déséquilibre des relations entre chargeurs et transporteurs ».

Les surcapacités exercent en permanence une pression à la baisse sur les prix, pression qui se fait plus sévère dans les périodes de ralentissement de la demande et qui entraîne l'ensemble du TRM vers la baisse et des désordres tels que l'accroissement du travail dissimulé, l'exercice illégal de la profession, le non-respect des règles de sécurité, les prix abusivement bas et des délais de paiement exorbitants.

A tous ces handicaps, s'en ajoute un autre, qui fera l'objet d'une étude particulière, dans le cadre de cette mission, c'est le cabotage, qui permet à des entreprises étrangères, tenues à moins de contraintes que le TRM français, évoluant dans le cadre européen et pratiquant des salaires souvent de 1/3 plus bas que les salaires français, de venir prendre des parts de marché qui sont déjà évaluées à 6 % du volume pour tout notre pays, mais qui dans certaines régions (*en particulier dans le sud aquitain ou le Midi-Pyrénées, proches de l'Espagne*), dépassant 10 à 12 % des parts du marché.

D'autres régions comme l'Alsace, le Nord, la Lorraine, subissent le même phénomène.

Il est donc fort peu probable que le marché intérieur franco-français, même s'il progresse plus fortement que prévu en 2004, à la lumière de la récente embellie économique, soit à même de compenser et de rétablir les équilibres perdus.

Trésoreries exsangues

Selon le service d'études et stratégies, l'activité routière a baissé de 1,7 % sur les cinq premiers mois de 2003 :

- ▶ - 1,4 % pour les trafics domestiques
- ▶ - 5,0 % pour l'international
- ▶ - 2,1 % pour le transport de matériaux de construction
- ▶ - 1,9 % pour les produits manufacturés
- ▶ - 1,5 % pour les denrées alimentaires.

Cette baisse a touché le transport public (-1,6 %) et le transport en compte propre (*flottes d'entreprises*, - 2,5%). Et parallèlement à cette baisse de trafic, les indices de prix de vente du transport routier stagnent depuis le 1^{er} trimestre 2001.

Le différentiel engendré par ces évolutions divergentes des prix et des coûts provoque des difficultés au niveau des trésoreries des entreprises de transport. Les enquêtes d'opinion menées, notamment par le SES auprès de la profession, révèlent que le solde d'opinion négatif jugeant la situation des trésoreries s'est stabilisé à un niveau historiquement bas (-2,5 %) !.

De plus, une tendance marquée à l'allongement des délais de paiement ressort depuis le début de 2003, aggravant de fait les difficultés de trésorerie des entreprises du TRM. Beaucoup sont exsangues.

Le risque d'insolvabilité augmente très fortement comme augmente le risque de compromettre l'autonomie financière des entreprises.

Les besoins de fond de roulement se multiplient et donc les entreprises sont de plus en plus obligées de contracter de nouveaux emprunts, alourdissant ainsi leur situation, amoindissant leurs capacités futures d'autofinancement et donc d'investissement.

Elles compromettent ainsi, durablement, leur compétitivité. Beaucoup s'allègent au plan du personnel, cherchent à vendre des véhicules pour refaire un peu de trésorerie.

Pour beaucoup aussi, cette année 2003-2004, si rien ne se produit de vraiment positif, sera la fin du parcours : sur cinq mois, en 2003, on relève une accélération spectaculaire et quasi tragique des faillites dans le secteur : + 20 %.

Tout ceci entraîne une cohorte d'autres difficultés en particulier le recul massif (-10%) des immatriculations de tracteurs et camions de 5 tonnes et plus, -20,7 % pour les semi-remorques neuves.

Pour le remplacement des véhicules, le mode de financement le plus utilisé, faute de réserves propres suffisantes, devient le leasing.

Tous ces phénomènes ont pour conséquence une dépréciation de la valeur des entreprises, et en ralentissement marqué de l'évolution de l'emploi dans le secteur.

Espoir en attente

Pour 2004, les pronostics les plus sombres semblent se colorer d'un peu d'optimisme. Comme l'ont indiqué les déclarations de M. le Premier Ministre en effet, si le PIB ne va sans doute pas évoluer à plus de 0,8 %, la consommation, elle, augmenterait de 1 %.

Il semblerait que certaines conditions de la reprise de l'activité dans le secteur soient réunies, mais il reste à savoir quelle en sera l'ampleur.

En tout état de cause, la profession, qui a toujours su correctement anticiper les mouvements de hausse, note qu'au 3^{ème} trimestre de 2003, le trafic routier a progressé à nouveau de 3,3 % par rapport au 2^{ème} trimestre.

Ce redressement peut cependant masquer des évolutions contrastées et l'embellie notée fin 2003, début 2004, ne doit pas faire oublier les difficultés structurelles, celles du marché, et la demande pressante de réponses que le secteur du TRM tout entier attend des plus hautes autorités de l'Etat.

B. LA SITUATION SOCIALE

A la fin 2002, le TRM employait directement 343.000 personnes. Les entreprises du TRM ont créé chaque année depuis 5 ans (*de 1996 à 2002*), 10.000 emplois nets, le plus souvent pour des jeunes qui font carrière dans ces professions, l'ancienneté moyenne étant de 15 ans, ce qui révèle un réel attachement au métier et à l'entreprise.

La situation d'exception sociale que connaît notre pays par rapport au reste de l'Europe explique une part importante des difficultés auxquelles sont confrontées les entreprises françaises en général, du TRM en particulier, notamment son recul spectaculaire à l'international.

En effet, entre 1993 et 2003, le coût moyen de l'heure de conduite de jour a progressé de 67 %, alors que la productivité du travail n'a augmenté que de 20 % et la recette moyenne de 15 %. Depuis l'accord du 14 novembre 2001, le coût de l'heure de conduite de nuit a quant à elle augmenté de 85 % à 90 %.

Ceci est dû à l'incidence de la Loi AUBRY (*diminution de la durée de travail = 35 h*) à la prise en compte des temps d'attente, à l'augmentation du temps de repos et de formation et aux décrets GAYSSOT sur le travail de nuit.

Les modifications au décompte de temps, l'instauration de nouveaux jours de repos et de récupération ont entraîné à eux seuls une augmentation de 15 % du coût de l'heure de conduite.

En 2003, pour une heure payée, un chauffeur-routier conduisait 26 minutes en transport régional et 29 minutes en transport international, contre 31 et 35 minutes en 1993.

Pour 200 heures de travail (*ce qui ne veut pas dire de conduite !*) et hors toute prime ou frais de route, la rémunération des grands routiers atteignait, à la mi 2003, 1.793 € à l'embauche (*11.411 F*) note la FNTR dans une lettre adressée à la mission parlementaire le 30 octobre 2003. Toutes les heures de service au-delà des 35 heures sont majorées, ainsi 200 heures de temps de service sont rémunérées à hauteur de 215,50 heures.

« Les livraisons pour la grande distribution doivent se faire, le plus souvent, vers trois heures du matin. On est dans le tarif de nuit et donc forcément dans un tarif plus cher de 25 %, ce qui revient à un renchérissement de 7 % en moyenne, du transport ». (M. SENDELIN – Logisticien).

Les charges : + 59 %

Le poids des charges sociales reste élevé malgré la mise en place ces deux dernières années, de plusieurs dispositifs destinés à réduire leur impact (*en particulier de la loi FILLON*).

De 1993 à 2003, le montant des charges par heure de conduite a augmenté de 59 %. Une progression qui s'explique aussi par la mise en place de dispositifs spécifiques au transport routier, comme par exemple, le congé de fin d'activité, qui permet aux conducteurs de cesser leur activité à partir de 55 ans, en touchant 75 % de leur salaire jusqu'à l'âge de la retraite. Le dispositif est financé par une aide de l'Etat, une cotisation de 1,8 % de la rémunération brute, payée à 60 % par l'entreprise et à 40 % par le salarié lui-même.

9.600 salariés ont profité de cette mesure depuis sa création (*60 millions d'€ sont inscrits au budget de l'Etat pour soutenir cette mesure*).

« En terme de compte d'exploitation, le coût du social représente à lui tout seul 36 %. Pour le social et le fiscal (*qui fera l'objet d'un autre paragraphe*), nous arrivons à 60 % : « nous sommes les premiers en Europe et sans doute dans le monde ! » s'exclame Mme ANTOINE, présidente de l'AFTRI.

« Le coût social français freine tout, y compris les investissements les plus productifs, indique M. SCHILDKNECHT, qui regrette que seules les grandes entreprises et de nombreux étrangers, dont les Hollandais, les Belges et les Allemands, puissent équiper leurs véhicules d'outils informatiques de plus en plus sophistiqués, comme le GPS. Les gains de temps peuvent dépasser 40 % sur un même trajet, à son estimation.

Ce que les professionnels du TRM critiquent le plus, parfois avec des reproches violents faits à l'Etat, c'est l'instabilité des règles sociales : « il n'y a pas un an sans changement or, les entreprises ont besoin de visibilité sociale autant que de visibilité économique », explique M. CORNEDE (TLF) qui dénonce par ailleurs la « terrible complexité sociale » française. « On a changé les règles quatre fois en trois ans, rappelle pour sa part M. BOULOCHER, et l'on reste devant une insécurité juridique à peine supportable. On a généré des coûts indirects qui sont le double des coûts directs ».

« Tous les 18 mois, on assiste à un bouleversement majeur des règles sociales, c'est trop, les entreprises ont besoin de visibilité », insiste à cet égard M. MORLIN.

Les salariés

Les conducteurs routiers ne sont pas mécontents de travailler moins. Le problème est qu'ils gagnent moins, et cela provoque des analyses divergentes. Pour un salaire nominal de 100, l'entreprise doit payer 150 et le salarié, lui, récupère 75.

Contrairement à ce qu'on aurait pu prévoir, la création d'une notion nouvelle, celle du temps d'attente, tellement critiquée par les chefs d'entreprises, n'est pas très favorable au conducteur, alors qu'elle coûte cher en productivité à l'entreprise elle-même.

« Le temps d'attente est un temps contraint qui ne devrait pas entrer dans le compte des heures supplémentaires. Un ¼ d'heure d'attente le matin, un quart d'heure le soir, cela fera dix heures par mois et donc dix heures à payer en heures supplémentaires. C'est absolument insensé », tempêtent M. BOULOCHER comme M. KLINZING (FNTR) ou M. MORLIN.

Le salarié en profite-t-il vraiment ?

« Ce n'est pas évident. Pour sauvegarder ses ratios, le chef d'entreprise n'a que le choix de faire faire assez d'heures mais pas trop, pour éviter les heures supplémentaires et leurs effets boomerang » (M. BOULOCHER).

« Or, le chauffeur routier a choisi son métier pour deux raisons : il a besoin d'un espace de souplesse et ne veut pas travailler à la chaîne, il a besoin ou envie de bien gagner sa vie, mais aussi d'une paie linéaire dit M. GRARD de l'UNOSTRA. C'est un métier dans lequel il dispose encore d'un peu d'autonomie et qui lui permet de gagner honorablement sa vie, avec un niveau de salaire supérieur à celui auquel il pourrait prétendre, compte-tenu de son niveau de formation ».

« Les chauffeurs n'ont pas souhaité la situation actuelle, ce n'est pas ce qu'ils attendaient ».(M. MORLIN).

Le dialogue

Les partenaires sociaux du transport routier ont tenu 40 réunions dans le cadre de la commission nationale paritaire de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR).

La négociation collective a abouti à la signature de 13 accords ou avenants, dont 5 dans le transport routier de marchandises, 1 dans le transport de fonds et valeurs, 1 dans l'activité de prestations logistiques et 4 dans le transport routier de voyageurs dont l'accord sur l'aménagement, l'organisation et la réduction du temps de travail et sur la rémunération signé le 18 avril 2002.

Dans le transport routier de marchandises, on retiendra en particulier l'accord national professionnel du 23 avril 2002 relatif aux règles de rémunération des heures de temps de service à compter de la 36^{ème} heure hebdomadaire, qui complète le dispositif mis en place par les deux décrets du 25 avril 2002 relatif à la durée du travail dans ce secteur, qui a été étendu le 21 octobre 2002 et le protocole d'accord du 25 novembre 2002 relatif à la politique salariale dans ce secteur, qui prévoit notamment une revalorisation des clauses de revoyure dans l'hypothèse d'une inflation annuelle supérieure à 1 %. C'est le premier accord conclu dans une branche pour accompagner la convergence du SMIC et des garanties de rémunérations. Il a été étendu le 24 février 2003 et s'est traduit par une première augmentation des rémunérations du personnel roulant le 1^{er} juillet de cette année.

Syndicalisation

On distinguera :

- a. le syndicalisme salarié
- b. le syndicalisme patronal

Chez les conducteurs routiers, le taux de syndicalisation est traditionnellement bas. Le chauffeur-routier est avant tout un individualiste et, il faut le dire, de façon générale, il est attaché à son entreprise, à son camion, à ses itinéraires et ses points de rendez-vous.

Il connaît également sa force, et garde le souvenir des grands blocages de routes des années 90 et aussi celui des manipulations médiatiques qui avaient fini par se retourner contre les routiers. D'où une grande prudence individuelle et collective. Ce qui ne veut pas dire manque de combativité des syndicats représentatifs.

a. le syndicalisme salarié

Fédération Générale des Transports et de l'Équipement (FGTE-CFDT)

Avec 22 % des suffrages aux élections CE de 2000, la FGTE-CFDT est la première fédération représentative des salariés dans le secteur du transport routier de marchandises. Signataire de nombreux accords de branche, la FGTE-CFDT joue un rôle fondamental dans les négociations collectives du transport routier de marchandises avec pour visée principale le renouveau constant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CCNTR).

Elle s'implique activement dans de nombreuses instances nationales (OPCA, AFPA, CPNE, FONGECFA, AGECEGA) et est membre, au niveau européen, du comité de dialogue européen du secteur route, ainsi que la Fédération européenne des transports routiers.

Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT

Dans le secteur du transport routier de marchandises, la CGT se situe au second rang des fédérations de salariés avec une représentativité de 16 % aux élections CE de 2000.

La fédération nationale des syndicats de transport (FNST-CGT) représente, outre les salariés du transport routier de marchandises, ceux du transport routier de voyageurs, des transports urbains, des transports sanitaires, du transport aérien, du transport de déménagement, du transport de fonds et valeurs, les coursiers, les conducteurs de taxis, les salariés du secteur des remontées mécaniques et ceux des activités du déchet.

Fédération Nationale des Transports FO-UNCP

La fédération FO-UNCP a obtenu 15 % des suffrages aux élections CE de 2000. La représentativité de cette fédération couvre les secteurs du transport routier de marchandises, du transport routier de voyageurs, des transports urbains, des transports sanitaires, du transport de fonds et valeurs, du transport de déménagement, des remontées mécaniques et des activités du déchet.

Acteur essentiel du transport routier, la fédération FO-UNCP participe activement au dialogue social et est signataire de nombreux accords de branche, notamment l'accord du 25 novembre 2002, relatif à la politique salariale conventionnelle du transport routier de marchandises, également signé par les fédérations FNCR, CFTC et CGC.

Fédération Nationale des Chauffeurs Routiers (FNCR)

Reconnue représentative des salariés du transport routier par un arrêté ministériel de novembre 1949, la FNCR a recueilli près de 8 % des suffrages exprimés aux élections CE de 2000.

Elle intervient dans les négociations collectives des secteurs du transport routier de marchandises, du transport routier de voyageurs, des transports urbains, du transport de déménagement, des transports de fonds et valeurs, ainsi que dans le secteur des activités du déchet.

Participant aux travaux de la commission paritaire nationale aux côtés des autres fédérations représentatives des salariés du secteur, la FNCR est signataire de nombreux accords de branche.

Fédération Générale CFTC des Transports

Rattachée à l'une des cinq organisations syndicales reconnues représentatives au niveau interprofessionnel national, la branche « transports » de la CFTC représente près de 5 % des salariés dans le secteur du transport routier de marchandises.

Cette fédération « transports » de la CFTC représente les salariés du transport routier de marchandises, du transport routier de voyageurs, des transports urbains, du transport ferroviaire, du transport aérien, des transports maritimes, ainsi que ceux du secteur des autoroutes et du transport par taxis.

Syndicat National des Activités du Transport et du Transit (SNATT-CGC)

Emanation de la Fédération CFE-CGC « transports », qui intervient dans les secteurs du transport aérien, maritime, ferroviaire et routier, le Syndicat national des activités du transport et du transit représente pour sa part les salariés du transport routier de marchandises, du transport routier de voyageurs et des transports urbains. Il a obtenu 1 % des suffrages aux élections CE de 2000.

b. le syndicalisme patronal

Fédération Nationale des Transporteurs Routiers (FNTR)

Historiquement la plus ancienne, c'est aussi la plus importante organisation du secteur. Elle dispose d'une organisation territoriale complète et est présente dans la plupart des départements.

La FNTR entend représenter le secteur dans son ensemble, d'en assurer la défense et la promotion et de préparer l'avenir de la route.

La FNTR revendique 15.000 adhérents et emploie 200 salariés

Présidents : MM. Georges CAUSSE – Gérard PERRIN – François BRANCHE – Bernard LIEBART.

Délégué général : M. Jean-Paul DENEUVILLE.

Union Nationale des Organisations Syndicales des Transporteurs Routiers (UNOSTRA)

Est née d'un rapprochement entre la Fédération nationale des petites et moyens transporteurs et le « mouvement des artisans ». Elle réunit 18 Unions Régionales et Départementales. L'UNOSTRA revendique 4.500 adhérents.

Président : M. Jean-Paul GRARD

Secrétaire général : M. Christian ROSE.

Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF)

Est issue de la fusion de la Fédération des organisateurs commissionnaires de transport (FFOCT) et de celle des loueurs et transporteurs industriels (CLTI).

Ses missions essentielles sont de défendre, promouvoir et valoriser l'industrie du transport et de la logistique. Elle regroupe de nombreuses grandes entreprises.

TLF revendique 4.500 adhérents.

Coprésidents : MM. Alain BREAU et Alain FAUQUEUR.

Délégué général : M. Hervé CORNEDE.

Association Française du Transport Routier International (AFTRI)

Créée en 1947, l'AFTRI est depuis considérée comme l'organisation de référence du transport routier international. Elle est membre de l'Union Internationale des Transports Routiers (IRU).

Elle est au service des transporteurs routiers internationaux pour les aider dans l'exécution de leurs prestations.

Président : Mme Rose-Marie ANTOINE

Délégué général : M. Jacques-Henri GARBAN.

C. LA SITUATION FISCALE

Les entreprises du TRM sont soumises comme toutes les autres aux impositions générales et locales : taxe foncière sur les propriétés bâties, taxe foncière sur les propriétés non bâties et taxes professionnelles.

Comme tous ceux qui utilisent un véhicule, les transporteurs paient le gazole que leurs véhicules consomment, mais la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers leur est en partie remboursée.

La taxe à l'essieu et la vignette automobile (*pour les véhicules qui ne paient pas la taxe à l'essieu*) complètent le tableau.

Sauf qu'il faut également considérer la tarification des infrastructures comme une sorte d'impôt.

En 2003, l'ensemble des prélèvements fiscaux représentait, selon SES, 17 % du coût d'exploitation d'un semi-remorque, calculé sur 100 Km. La fiscalité spécifique routière (TIPP, *taxe à l'essieu, taxe sur les assurances*) représentaient plus de 83 % de ce total, dont 79 % pour la seule TIPP.

La taxe professionnelle

La taxe professionnelle est due chaque année par les personnes physiques ou morales qui exercent en France, à titre habituel, une activité professionnelle non salariée. Elle est établie dans chaque commune où le redevable dispose de locaux ou de terrains.

La valeur locative des véhicules

En tant qu'immobilisation comptabilisée comme « matériel de transport », la valeur locative des véhicules (*ou de tout autre bien*) dont l'entreprise est, soit propriétaire, soit locataire pour une période au moins égale à six mois, est prise en compte pour établir la base de la taxe.

En règle générale, la valeur retenue est égale à 16 % du prix d'achat du véhicule (*article 1769-3^{ème}, 1^{er} alinéa du Code Général des Impôts*). C'est le cas lorsque l'entreprise est propriétaire de son véhicule ou l'exploite en crédit-bail. En l'occurrence, la valeur locative demeure inchangée dans l'hypothèse où, à l'expiration du contrat de crédit-bail, le bien est acquis par le locataire (*article 1469-3, 3^{ème} alinéa du CGI*).

Dans le cas d'un véhicule pris en location (*six mois ou plus*), la valeur locative est égale au montant du loyer, mais sans pouvoir différer de plus de 20 % la valeur définie précédemment et qui correspond à 16 % du prix de revient du véhicule (*article 1769-3, 2^{ème} alinéa du CGI*). En proportion de leurs recettes réalisées à l'étranger, les entreprises de transport bénéficient d'une diminution spécifique de cette valeur locative lorsque les véhicules sont utilisés pour effectuer des opérations internationales (*article 310 H-2^{ème} de l'annexe II du CGI*).

Le dégrèvement de la taxe professionnelle en faveur des exploitants de poids-lourds.

Depuis les impositions établies au titre de 1998, les entreprises qui exploitent des véhicules de transport de marchandises bénéficient d'un dégrèvement de 122 euros par véhicule. Les véhicules éligibles sont les poids-lourds 16 tonnes ou plus (*PTRA pour les tracteurs routiers, PTAC pour les camions*), dont l'entreprise est : soit propriétaire, soit locataire pour une période égale ou supérieure à six mois.

Le dégrèvement bénéficie aussi bien aux opérateurs de transport routier qu'aux entreprises des autres secteurs de l'économie (*transport pour compte propre*) et présente un caractère permanent (*article 1647 C du CGI*). Il s'applique directement à la cotisation de la taxe professionnelle, diminuée, le cas échéant, de l'ensemble des réductions dont elle peut faire l'objet. Le bénéfice de l'abattement est obtenu par déclaration du véhicule dans le formulaire que remplit annuellement toute entreprise assujettie à la taxe.

Pour l'exploitation d'un véhicule de 40 tonnes, la diminution du coût total du transport qui résulte du dégrèvement est en moyenne de 0,1 %. Pour l'ensemble des transporteurs, la mesure correspond à un allègement fiscal de l'ordre de 30 millions d'€ par an.

Le seuil de 16 tonnes, à partir duquel s'applique le dégrèvement, définit un champ d'application de 330.000 véhicules, soit les trois quarts du parc des poids-lourds. La transposition en 1999 de la directive 1999/62CE a ramené de 16 à 12 tonnes le seuil des véhicules de la tranche 12 tonnes et plus, soit 440.000 unités.

Le montant du dégrèvement, qui n'a pas été actualisé depuis 1998 (*d'où une érosion de 7 %*) pourrait être augmenté dès 2004.

La TIPP

La taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) constitue 13 % en moyenne, du coût total d'exploitation d'un semi-remorque de 40 tonnes. La TIPP représente plus de la moitié des charges de carburant.

Dans le classement des Etats membres par taux décroissants de taxation du gazole, la France est au quatrième rang après le Royaume Uni, l'Allemagne et l'Italie, avec une taxe supérieure de 10 % à la moyenne des Quinze. Cette disparité de taxation du gazole en Europe est une des principales sources de distorsions de concurrence : la relance du processus d'harmonisation européenne des taux d'accises sur le carburant est donc nécessaire au bon fonctionnement du marché unique.

Les recettes de la TIPP acquittée par les transporteurs routiers sont de l'ordre de 3,7 milliards d'euros.

Le Conseil de l'Union européenne a conclu en mars 2003 un accord politique sur la proposition de directive restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques. La nouvelle directive, qui a été adoptée le 27 octobre 2003, met en place pour la période 2004-2010, un relèvement substantiel des taux minimaux communautaires de taxation des carburants, afin de rattraper l'érosion monétaire enregistrée depuis 1993. Il en résultera une réduction des distorsions de concurrence. La même directive reconnaît l'intérêt d'instaurer un gazole professionnel différencié.

De plus, cette directive, grâce aux positions déterminées de MM. MER, DE ROBIEN et BUSSEREAU, a permis de maintenir en France le remboursement partiel de la TIPP sur le gazole, à hauteur de :

- 1,39 € par hectolitre, au titre de la consommation du premier semestre 2003
- 1,19 € par hectolitre à partir du second semestre 2003.

Ces remboursements, qui se poursuivront jusqu'en décembre 2004, bénéficieront aux utilisateurs de poids-lourds d'au moins 7,5 tonnes, dans la limite semestrielle d'un volume de consommation de 20.000 litres par véhicule.

la taxe à l'essieu

La taxe à l'essieu est destinée à compenser les dépenses supplémentaires d'entretien et de renforcement de la voirie induite par la circulation des forts tonnages. Dans le coût total du transport routier, cette taxe pèse peu (0,5 % du coût total pour un semi-remorque de 40 tonnes).

Transposant une directive européenne, la loi portant DDOEF de 1998 a mis en place de nouveaux barèmes qui s'appliquent aux poids-lourds de 12 tonnes et plus (*ceux-ci étaient restés inchangés depuis 1971*). A tonnage égal, les tarifs sont modulés en faveur des véhicules dont le constructeur a réduit les effets statiques sur la chaussée (*ceux dont le nombre d'essieux est plus élevé et dont l'essieu moteur est équipé d'une suspension pneumatique ou équivalente*).

Les hausses qui ont résulté de cette réforme proviennent essentiellement de la suppression de diverses réductions (*zonage, transport pour compte propre, remboursement sur péages autoroutiers*) dont le maintien n'aurait pas permis de respecter les taux minimaux communautaires. La taxation française des poids-lourds demeure l'une des plus modérées de l'U.E.

Le produit annuel de la taxe à l'essieu est actuellement de l'ordre de 230 millions d'euros, soit environ dix fois moins que la recette annuelle de la TIPP issue de la consommation des mêmes poids-lourds.

la tarification des infrastructures : les péages

Les péages moyens perçus par les opérateurs de construction et d'exploitation d'autoroutes, de tunnels ou de viaduc permettent d'imputer au transport routier ses coûts d'utilisation des infrastructures. Un réajustement des tarifs intervient au début de chaque année. En juin 2003, pour un semi-remorque de 40 tonnes, les péages ont représenté 4,8 % du coût total du transport. Pour les poids-lourds de 12 tonnes et plus, les péages routiers produisent actuellement une recette annuelle d'environ 1,5 milliards d'euros.

Le Livre Blanc relatif à la politique européenne des transports à l'horizon 2010 considère que, dans la structure de coût du transport routier, les péages devraient permettre « de mieux refléter les coûts imposés à la collectivité ». En plus des charges d'infrastructures proprement dites, la tarification devrait prendre en compte les coûts liés au bruit, aux accidents, les coûts marginaux (*encombrement du trafic...*) et les externalités environnementales, notamment dans les traversées de « zones sensibles ».

La vignette

Sauf exonération, la vignette est applicable pour les véhicules de moins de 12 tonnes, non assujettis à la taxe à l'essieu. Son produit est affecté au budget du département.

La loi de finances pour 2001 a exonéré les personnes physiques de cette vignette, pour les véhicules n'excédant pas deux tonnes, ce seuil étant porté en 2002 à 3,5 tonnes. Les personnes morales peuvent bénéficier de cette exonération, dans la limite de trois véhicules.

A un titre ou à un autre, le parc de véhicules légers des entreprises ouvre droit, en tout ou en partie, à exonération de la vignette. En revanche, l'exonération demeure l'exception pour la plupart des poids-lourds (*dans la tranche des 3 – 12 tonnes*).

FISCALITE : ce qu'ils en disent

« On ne peut plus accepter un seul centime de taxation supplémentaire sur le prix de revient au kilomètre » (M. GRARD)

« La loi Fillon : l'allègement des charges salariales (jusqu'à 26 %) n'a aucun effet si le salarié ne fait que 35 heures et s'il est mal payé » (M. BOULOCHER)

« La TIPP : + 34 % en 10 ans » (M. DENEUVILLE)

« Il faut alléger la TP et modifier son assiette » (M. BOULOCHER).

D. LA LIMITE DE L'ECONOMIQUE ET DU SOCIAL

La situation économique du TRM et la situation sociale s'analysent bien sûr de deux manières différentes. D'un côté, les chiffres témoins, de l'autre côté, les lois, les décrets, les accords, les hommes et les femmes qui vivent de cette profession et avec cette profession.

Et il n'est pas sûr que l'ensemble de leurs préoccupations, de leur ressenti, de leurs déceptions (*souvent*) et de leurs joies (*parfois*) puisse se résumer à deux rubriques ou à deux schémas.

Ce qu'ils en disent

- « on a perdu 3 à 4 points de rentabilité entre 2002 et 2003, en 1970, on avait jusqu'à 25 % de rentabilité et aujourd'hui, on est de 1 à 2 points dans le rouge » (UNOSTRA)
- « notre secteur est sinistré, nous avons perdu 20.000 emplois en 2 ans » (M. BOULOCHER).
- « Les conducteurs qui gagnaient de 15.000 à 20.000 F par mois sont ramenés à la portion congrue avec les 35 H » (M. PETIT).
- « Une couche de loi AUBRY et une couche de contrat de progrès, ça ne marche pas ! » (M. SALINI - INRETS)
- « Les chefs d'entreprise sont déçus de la situation actuelle, mais les salariés aussi » (MM. BOULOCHER et KLINZING)
- « Cela empire de jour en jour » (M. GRARD)
- « Le transport routier n'a pas de roue de secours pour gagner des parts de marché, la croissance de son marché ne peut venir que de la croissance économique ». (M. ROBIN)
- « Le prix du transport est trop faible par rapport au coût de la main d'œuvre, il faut le revaloriser » (M. DOBIAS)
- « Après les lois AUBRY, le TRM a subi un handicap de productivité qui le mine » (M. DENEUVILLE – FNTR)
- « Oui, des entreprises françaises trichent avec la réglementation routière et avec le Code de la Route, car elles y sont acculées » (M. LEANDRI)
- « La dégradation de l'image du transport nuit aux transporteurs et aux chargeurs » (M. RAPITEAU – ASTRE)
- « Avec la réglementation actuelle, l'Etat essaye de faire travailler les hommes du transport comme s'ils travaillaient à la chaîne Or, plus personne ne veut plus travailler à la chaîne » (M. ROSE - UNOSTRA)
- « Le chauffeur a besoin d'une paie linéaire, en particulier pour son banquier » (M. MATHIS, un transporteur).

E. LE MARCHÉ INTERIEUR – Conclusions

« Depuis la libéralisation des transports décidée en 1980, l'évolution du transport routier a été saisissante de paradoxes », écrivait début 2003 la FNTR.

En effet, pendant ces 20 années, la progression soutenue de l'activité des TRM s'est accompagnée d'une baisse constante de la rentabilité qui semble bien avoir aujourd'hui atteint ses limites.

Depuis les années 90 et les années du Ministre de l'Équipement, Bernard BOSSON, les entreprises françaises dues TRM se sont engagées dans une démarche de progrès économique et social s'appuyant sur un développement qualitatif par une recherche sérieuse et constante d'un niveau de sécurité plus élevé, par davantage de rationalité et de recherche de productivité, tout en s'efforçant de ne pas mettre de côté les préoccupations environnementales.

Le marché, lui, malgré les ratés de l'économie, a devant lui des perspectives de développement indéniables et fortes, même au plan intérieur. En effet, le TRM reste, et de loin, le mode de transport le plus utilisé, alors même qu'on parle le temps d'une mode ou d'un espoir, d'intermodalité.

Il est tout à fait évident qu'en l'état actuel de la SNCF et du fret ferroviaire qui n'a jamais su être concurrentiel et qui continue de perdre des parts de marché même quasi captives, il faudra bien 15 ans avec une action soutenue énergiquement par les Pouvoirs Publics, avant que le rail puisse devenir réellement un concurrent à parts entières.

Notre étude qui s'y est strictement cantonnée n'a jusqu'ici porté que sur le marché intérieur français. Mais la France n'est pas un bocal fermé, et son marché même s'il ressemble vu d'ici à un mauvais gruyère, attire bien des convoitises.

De petites souris, en effet, grignotent de plus en plus allègrement des parts du marché intérieur français, par le cabotage, réalisé par des entreprises étrangères européennes qui interviennent souvent sans respecter les règles et donc dans des conditions de concurrence déloyale.

La formation de leurs prix, même si elle est tirée vers le haut par l'Europe et ses règles, n'a rien de comparable avec celle du TRM français alors que leur qualité de service et leur matériel s'améliorent notablement.

Tout ceci tire plutôt les prix vers le bas, et entretient le marasme dont souffre, malgré quelques promesses d'embellies conjoncturelles, le TRM en France.

Ce n'est donc pas, et cela semble une évidence, sur le niveau des prix que le TRM va pouvoir se rétablir durablement.

F. PEAGES

L'annonce d'une prochaine et nouvelle augmentation des péages routiers provoque la grogne des transporteurs routiers qui voient un de leurs postes de dépenses renchéir et ce sans aucune compensation, ni d'ailleurs concertation.

En effet, le réseau est souvent au bord de la saturation et l'information sur le trafic est la plupart du temps déficiente. Les conducteurs devraient être prévenus, avant de s'engager, des indices de fluidité ou des problèmes en particulier par mauvais temps hivernal.

Autre reproche fait : le trop petit nombre de parkings autoroutiers, le trop petit nombre de places sur les parkings de nuit, toujours saturés en particulier lors des grandes « migrations vacancières », le trop petit nombre d'espaces d'hygiène (*toilettes, douches*) souvent quasi insalubres, et de lieux de repos comme les centres routiers, accessibles uniquement par les routiers, par exemple, avec leurs cartes d'abonnement ou leur carte de télépéage.

« Le problème de l'inadaptation de certaines aires de stationnement autoroutières et celui de l'absence de commodités a été identifié par les services de l'Etat, indique M. PARISE, Directeur des Routes, et leur extension et aménagement se fera dans les 10 ans qui viennent. Pour ce qui est de la signalisation des places de stationnement pour poids lourds disponibles la nuit, une expérimentation va être mise en place avec des panneaux lumineux. Nous travaillons aussi sur une idée de gardiennage des aires pour poids-lourds pour éviter les piratages et vols de cargaisons ».

CAPLIS

Les grandes entreprises peuvent négocier un tarif de flotte dégressif pour leurs véhicules auprès des sociétés d'autoroutes, et, en général, plus le nombre de kilomètres parcouru par ces flottes dans l'année est élevé, plus le tarif du péage est réduit.

La réforme de ce système d'abonnement dénommé CAPLIS est souhaitée par de nombreux petits transporteurs et par leurs organisations professionnelles qui dénoncent le déséquilibre de coûts provoqué par ces remises quantitatives dont eux même sont écartés.

« Nous avons bien compris la demande des transporteurs, indique M. PARISE, et nous avons mis en place les éléments de discussion avec les sociétés d'autoroutes concédées. A notre grande surprise, à la veille même de la table ronde, les organisations professionnelles ont renoncé ».

La généralisation des télépéages automatiques pour les poids-lourds, pour éviter les files d'attente, est aussi à l'étude, comme encore l'échange de données informatisées entre le service du péage, les prestataires de service et les chauffeurs routiers : nous avançons, confirme le Directeur des Routes.

Le TRM est opposé à une augmentation des péages de jour, et plaide pour une diminution du péage de nuit pour les routiers, estimant qu'une telle diminution pourrait inciter à un rééquilibrage des flux même s'il resterait relativement modeste.

« Il est possible de favoriser le trafic de nuit, estime M. PARISE, mais à recette constante, ce qui impliquerait d'augmenter les tarifs de jour ».

Le TRM ne représente en tout état de cause que 20 % du trafic actuel sur autoroutes.

Les organisations professionnelles attirent, par ailleurs, l'attention sur la TAT (*Taxe pour l'Aménagement du Territoire*) qui nourrissait le Fonds d'Investissement des Transports Terrestres et Voies Navigables, (*aujourd'hui disparu*) d'un montant de 469 millions d'euros en 2002, entièrement reversé dans les caisses de l'Etat par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, et qui ne sert plus en aucune façon à financer des réseaux routiers alternatifs ou complémentaires, contrairement à sa vocation initiale (M. MESQUI).

III. LE TRANSPORT INTERNATIONAL

« Le problème du TRM n'est pas à l'Est, il est chez nous ! Nous sommes en crise par rapport aux entreprises de l'Europe actuelle, des 15, or la France est, de par sa position géographique, un pays de transit donc menacé. » (M. DENEUVILLE).

« Un décalage important existe entre le maximum de la réglementation française et le minimum de l'Union européenne éventuelle, et nos entreprises en font les frais » (M. FAUQUEUR - TLF).

« Le transport routier est une activité européenne, pas un transport domestique. C'est un métier de réseau européen » (M. MICHEL - DENTRESSANGLE)

« Le secteur routier est clé pour l'économie européenne, c'est le secteur de transport le plus performant, le plus sûr, qui offre la meilleure pénétration, la meilleure qualité de service et qui est le moins cher ». (Mme de PALACIO).

A. LE CONSTAT

Si, sur le marché intérieur, les entreprises du TRM affichent des résultats décevants depuis bientôt trois ans, à l'international, les activités sous pavillon français sont en chute libre.

En effet, si la libéralisation du transport routier est achevée depuis 1998 en Europe, il n'en demeure pas moins que tout ou presque reste à faire en matière d'harmonisation, notamment sociale, et que l'équilibre n'a pas encore été trouvé avec les pays aux économies de plus en plus avancées comme l'Espagne et le Portugal, dans une moindre mesure avec l'Italie dont les entreprises lamentent les marchés et souvent se jouent de la réglementation.

Confronté à un contexte économique difficile, opérant avec une surcharge sociale permanente, connaissant des conditions de marché et de prix défavorables, le TRM français, attaqué sur son marché intérieur, est quasiment rejeté des trafics internationaux alors même qu'il y occupait une place tout à fait importante, pour ne pas dire prépondérante.

Voilà, en peu de mots, le constat auquel on se heurte avec, à la clé, une certitude : si rien n'est fait, ni au niveau franco-français, ni au niveau européen, on va tout droit à la catastrophe, et à la perte de dizaines de milliers d'emplois, de milliers d'entreprises.

« Depuis 1998, le pavillon français a perdu 8 points de parts de marché dans les échanges internationaux, et nous constatons la dégradation de la compétitivité de nos entreprises, dans le contexte européen » écrivent Mme ANTOINE, MM. MORLIN, BREAU, FAUQUEUR et GRARD, respectivement présidents de l'AFTRI, de l'OTRE, de TLF et de l'UNOSTRA (TLF a deux co-présidents).

Devant l'urgence et la gravité de la situation, ces quatre organisations professionnelles avaient en effet décidé, fin juin 2003, de lancer un véritable cri d'alarme.

Pour la seule année 2003, une nouvelle baisse, cette fois de près de 5 % aura marqué l'activité du TRM à l'international.

« Il faut quelque peu relativiser ces chiffres, explique pour sa part, M. SALINI, car dans la réalité, le transport international a toujours été assez marginal en France et ne concerne en tout état de cause que 10 à 12 % du chiffre d'affaire de la majeure partie des entreprises ».

Il n'en demeure pas moins, soyons réalistes et gardons les yeux ouverts, que 4 camions sur 10 qui roulent actuellement en France sont immatriculés à l'étranger ce qui montre bien, transit mis à part, qu'il y a un sérieux problème.

Ce que Mme ANTOINE a résumé ainsi :

« Les transporteurs français sont chassés de l'international et durement attaqués sur l'hexagone. Et notre profession, incapable de réagir, s'est plutôt enterrée face à la concurrence des 15 ».

« Les transporteurs sont très pénalisés par la réglementation sociale et par les aspects fiscaux liés au carburant, qui pèsent sur leur rentabilité. Ils ne luttent pas à armes égales », estime pour sa part M. LEANDRI.

« Ne parlons pas encore du futur élargissement : nous sommes incapables, aujourd'hui, de nous battre contre les transporteurs des pays de l'Europe des 15 : on a un social qui nous met clairement hors-jeu dans la compétition européenne ». (M. PETIT)

« Lorsqu'on charge trop la mule, elle s'effondre, et c'est ce qui arrive au transport français », dit M. PORTMANN, un transporteur.

« C'est comme au rugby, mais les Français jouent en chaussettes ! » La formule est de Mme ANTOINE !

« On nous a mis des boulets aux pieds, et on nous demande de courir aussi vite que les autres » ajoute Mme BRIOIS - transporteur.

(voir Annexe)

Une pénétration croissante du pavillon étranger

Alors que l'activité des entreprises sous pavillon français croissait de 34 % entre 1992 et 2002, celle des entreprises sous pavillon étranger, opérant soit pour l'acheminement du commerce extérieur, soit en cabotage, a augmenté de 58 %.

Cette poussée des opérateurs étrangers a ramené la part du marché des entreprises à l'international de 53,6 % en 1996 à 45,9 % en 2001, alors même que la dépense en service de transport routier pour l'acheminement du commerce extérieur a, elle, progressé de 4,3 % par an, note la FNTR dans un document de travail daté d'octobre 2003, citant la Commission des Comptes des transports de la nation.

Autre chiffre qui confirme notre analyse : en 2003, alors que le commerce extérieur de notre pays avec l'Union européenne continuait de progresser, le transport international sous pavillon français a, lui, reculé de 11 %.

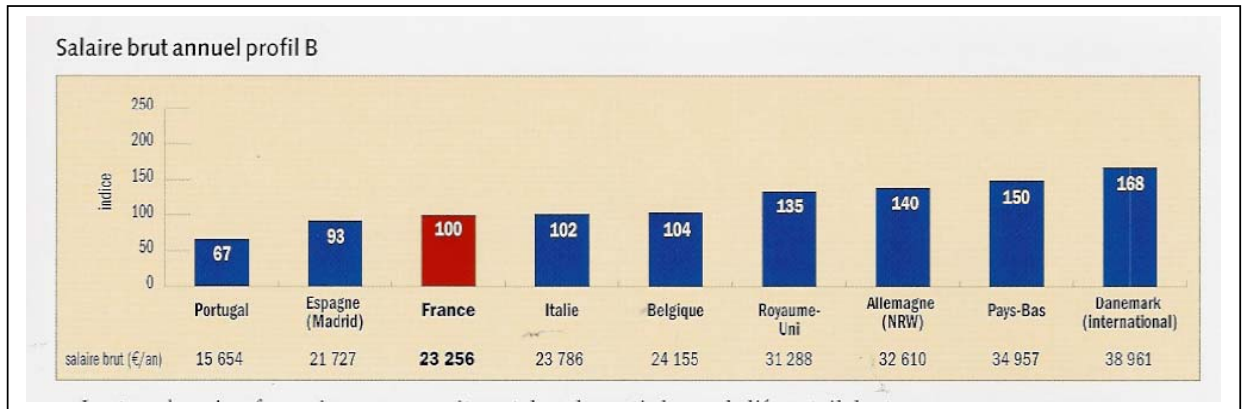
« WE ARE THE CHAMPIONS ! »

Nous analyserons successivement :

- le coût comparé du personnel de conduite
- le coût comparé des charges sociales
- les écarts de productivités (*temps de conduite*)
- le coût comparé du gazole
- les incidences du cabotage.

Les salaires bruts : la France, 3^{ème} plus bas !

Seuls les conducteurs Portugais (15.654 €) et Espagnols (21.727 €) gagnent moins que les conducteurs Français (23.256 €) alors que les Danois sont à 38.961 €, les Hollandais à 34.957 €, les Allemands à 31.288 €, les Belges à 24.155 € et les Italiens à 23.786 €.

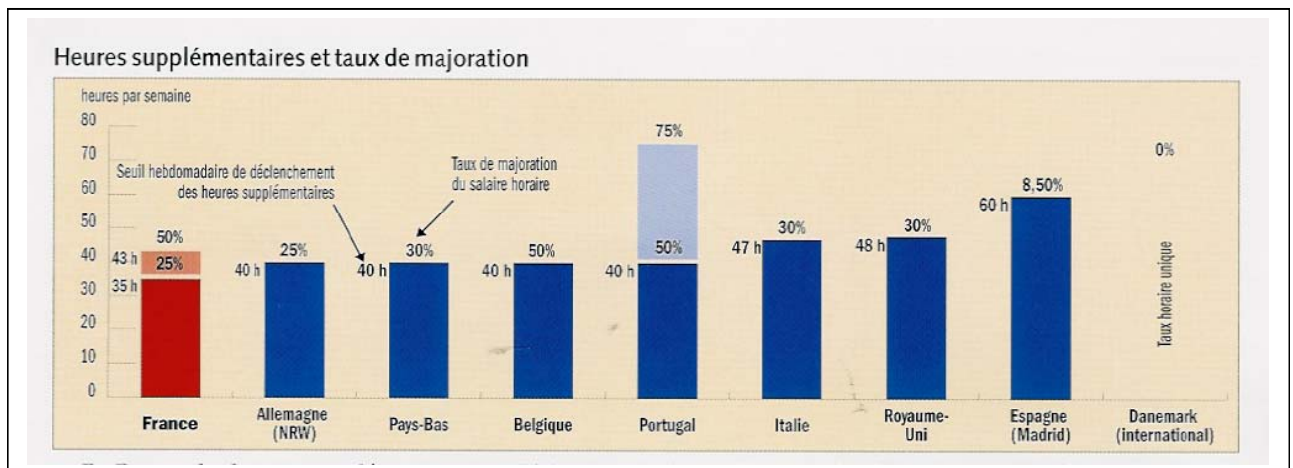


Les heures supplémentaires :

En France, contrairement à tous les autres pays d'Europe, les heures supplémentaires se déclenchent très tôt : à partir de la 35^{ème} heure. Le second palier, avec un taux de majoration de 50 % se situe parmi les plus élevés.

Face à une telle équation, note le Comité National Routier, la réponse organisationnelle d'une entreprise française est de limiter les heures à taux majoré et d'avoir recours à plus de conducteurs, ce qui s'avère difficile au vu des rémunérations peu attractives.

En cas de double équipage (à peu près abandonné dans le TRM pour cette raison), la France est le seul pays à rémunérer le conducteur au repos comme s'il conduisait.



Ils sont versés « aux roulants », ils sont destinés à rembourser les frais de voyage. Les montants unitaires des indemnités de repas et de repos journalier qui les composent sont fixés par la convention collective nationale des transports routiers.

C'est en France que les frais de déplacement sont les plus élevés avec 53 €, l'indemnité de grand déplacement par 24 H est la plus forte, devant l'Italie (51,3 €), le Danemark (49,9 €), l'Espagne (48 €), l'Allemagne (41 €), les Pays-Bas (38 €), la Belgique (37,2 €) et le Royaume Uni (32,2 €). Le Portugal ferme la marche avec 8,3 € par jour seulement.

En décembre 2003, les « Cahiers de l'Observatoire », revue économique mensuelle du Comité National Routier, consacraient un fascicule complet à l'analyse comparative du coût du personnel de conduite en Europe. Nous y puisons une grande partie des chiffres qui illustrent cette étude.

B. TEMPS DE CONDUITE ET TEMPS DE TRAVAIL

le temps de conduite annuel français est le plus faible d'Europe

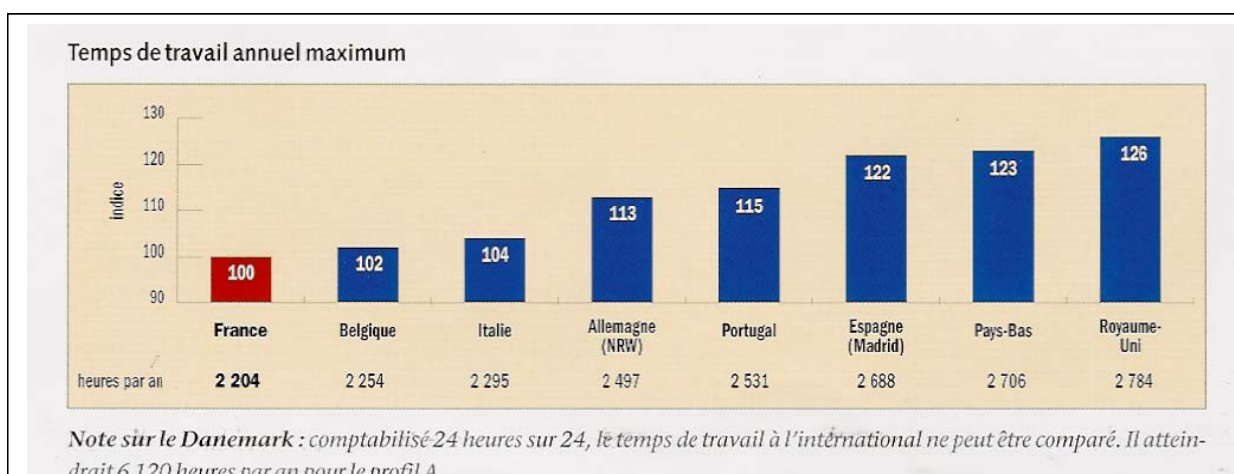
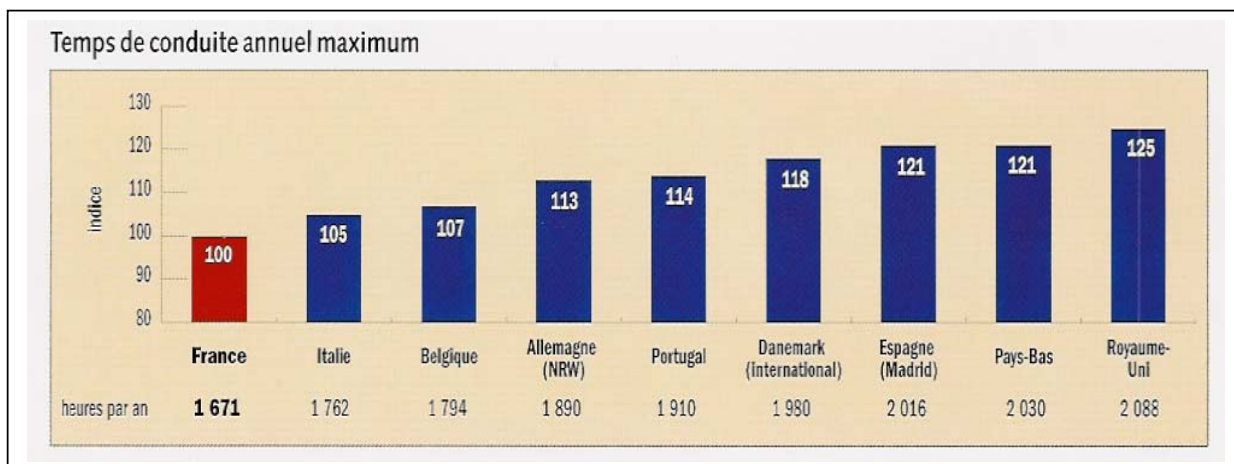
D'après l'estimation faite par le CNR, le temps de conduite maximum autorisé ou possible (calculé en tenant compte de la réglementation de la durée du temps de travail et d'un ratio temps de conduite/ temps de repos estimé à 75 %) est de 1.674 heures annuelles pour un conducteur français, le temps de conduite standard est de 1.608 heures.

- En Italie	1.762 h maximum	1.763 h. standard
- En Allemagne	1.890 h maximum	1.649 h. standard
- En Belgique	1.794 h maximum	1.708 h. standard
- Au Portugal	1.910 h maximum	1.688 h. standard
- Au Danemark	1.980 h maximum	1.800 h. standard
- En Espagne	2.016 h maximum	1.728 h. standard
- Aux Pays-Bas	2.030 h maximum	1.855 h. standard
- Au Royaume Unis	2.088 h maximum	1.807 h. standard

Le temps de travail le plus faible d'Europe

Le temps de travail annuel maximum possible serait de l'ordre de 2.204 h en France, le temps réel étant de 2.121 h en moyenne standard. C'est au Royaume Uni (2.784 h maximum – 2.409 h. standard) et aux Pays Bas (2706 h. maximum et 2.445 h. standard) qu'on travaille le plus longtemps.

- Royaume Uni	2.784 h. maximum	2.409 h. standard
- Pays-Bas	2.706 h. maximum	2.445 h. standard
- La Belgique suit	2.254 h. maximum	2.146 h. standard
- L'Italie	2.295 h. maximum	2.192 h. standard
- L'Allemagne	2.497 h. maximum	2.226 h. -standard
- L'Espagne	2.688 h. maximum	2.305 h. standard
- Le Portugal	2.531 h. maximum	2.279 h. standard



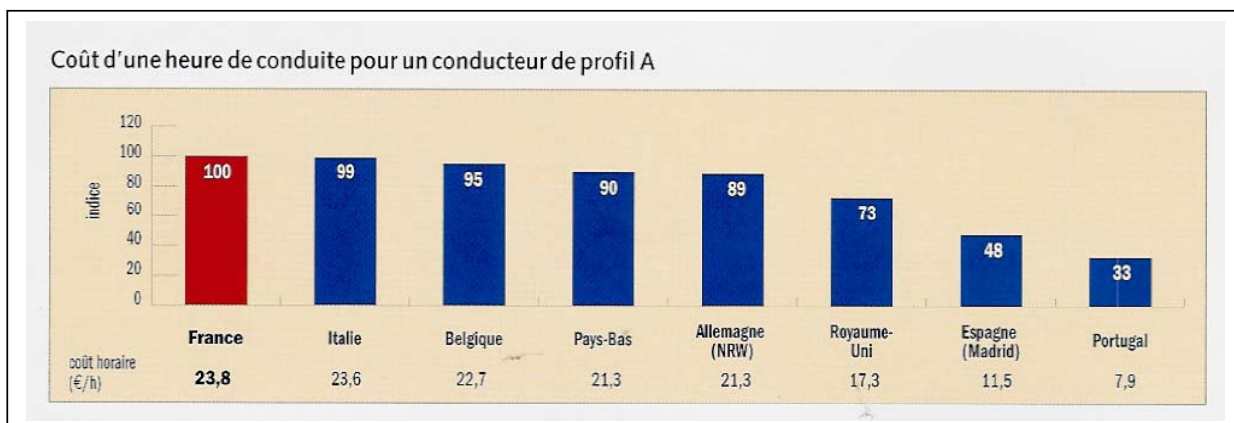
Ces valeurs reflètent la situation avant la transposition de la directive sur le temps de travail.

Après transposition, le temps de travail annuel maximum ne pourra en aucun cas dépasser $48 \text{ h} \times 48 =$ (nombre maximum de semaines travaillées compte tenu des 4 semaines de congés obligatoires), soit 2.304 h (en supposant que tous les jours fériés sont travaillés !) Ce qui aboutit à 1.728 h de conduite maximum. Ainsi, après transposition, dans l'hypothèse du maintien de règles actuelles en France, l'écart avec la plus forte durée autorisée passerait de - 20 % actuellement à - 4,3 % en terme de durée du travail et de - 19,8 % à - 3,1 % en terme de durée de conduite.

La transposition se traduira donc par une très forte réduction de l'éventail des temps de travail et de conduite qui pourront être pratiqués.

Le coût de l'heure de conduite

Pour un conducteur réputé travailler au maximum des temps autorisés, compte-tenu de la réglementation en vigueur, et des dispositions conventionnelles applicables dans son pays pour le transport international, t considéré comme rémunéré au minimum autorisé, l'heure de conduite revient, en France à 23,80 €, en Italie à 23,60 €, en Belgique à 22,70 €, aux Pays Bas à 21,30 €, en Allemagne à 21,30 €, au Royaume Uni à 17,30 €, en Espagne à 11,50 € et au Portugal à 7,90 €.



Même calcul pour un conducteur à l'international décrit et travaillant selon les standards de son pays, profil fondé sur la notion de situation moyenne.

Là, c'est l'Allemagne qui paie le mieux : 27,80 € de l'heure, les Pays Bas : 26,70 € devant la France : 25,40 € et l'Italie : 24,70 €. La Belgique paie 24,40 €, le Royaume Uni 21,20 €, l'Espagne et le Portugal ferment la marche avec 21 € et 11,20 €.

Le double équipage

Le problème du double équipage est un des problèmes lancinants du TRM français depuis que la loi oblige les transporteurs routiers à rémunérer l'équipier qui dort dans sa couchette de la même manière que s'il conduisait. Conséquence : pour un déplacement à deux de 24 h, l'entreprise doit payer 32 heures de salaire à chacun des équipiers avec le jeu des heures supplémentaires. Ou bien, l'entreprise devra organiser un système de relais, le 2^{ème} conducteur acheminé sur le point de rendez-vous par chemin de fer...

C'est totalement ubuesque et cela fait la risée de tout le transport international. Découragés, les transporteurs français ne pratiquent plus guère le double équipage et préfèrent dans de nombreux cas acheminer leur véhicule jusqu'à la plus proche frontière où il sera pris en charge par un tractionnaire étranger. C'est un des résultats de la trop fameuse exception sociale française qui conduit le TRM français à la casse, et les conducteurs routiers français à l'ANPE ou bien... chez un employeur étranger.

« Car, lorsqu'il n'y aura plus d'entreprises françaises, il y aura néanmoins des camions sur les routes françaises, mais ils seront étrangers, tout simplement » (G. WEBER, transporteur).

Le problème est, bien sûr, que le 2^{ème} conducteur qui dort dans sa couchette ne travaille pas, mais qu'il ne dort pas non plus paisiblement chez lui, et qu'il est sur « un temps contraint ». Il semble donc normal qu'il soit payé.

« Certaines compagnies d'assurance, comme AXA par exemple, imposent le double-équippage sur des parcours comme Paris-Moscou, pour parer aux risques de vandalisme ou de vols, et elles n'admettent pas de camions bâchés, dont les bâches sont trop faciles à découper au cutter par exemple. (M. STEINLE – Logistique).

« Chaque métier a ses contraintes, celui de chef d'entreprise aussi, et chaque seconde qui passe n'est pas forcément valorisée pour elle-même, mais pour un résultat en fin de mois ».

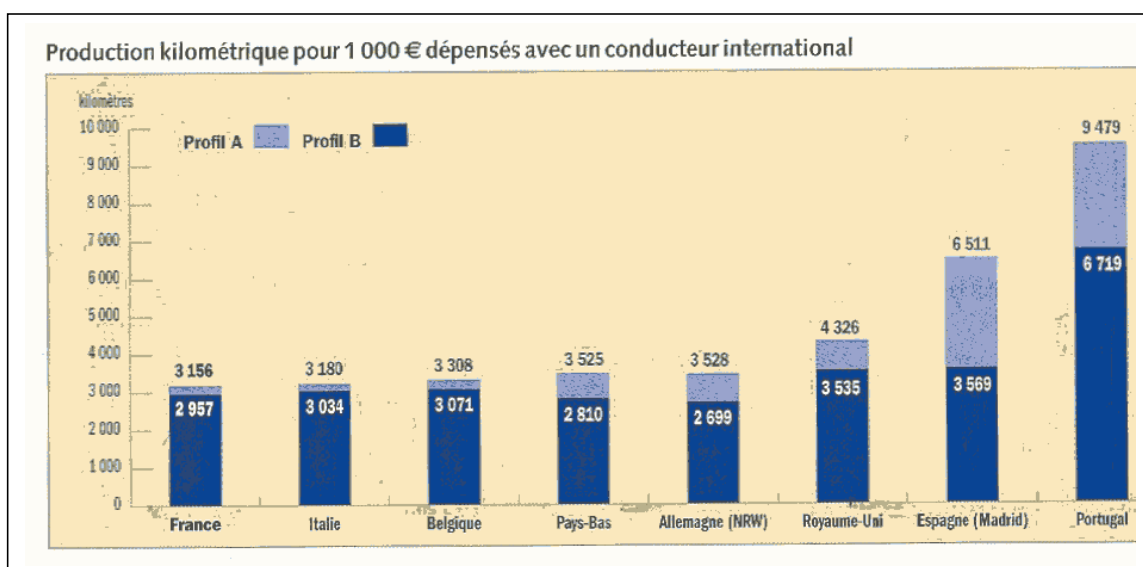
« Et le salaire d'un grand routier n'a tout de même que peu de comparaisons, par son montant, avec celui d'un postier qui peut, peut-être, vivre une vie plus tranquille », dit un chef d'entreprise moyenne, en passe, lui aussi, d'abandonner l'international, ajoutant : « le conducteur routier a aujourd'hui d'autres compensations aux inconvénients et particularités de son métier, par exemple, la possibilité de prendre sa retraite à 55 ans dans des conditions financières qui n'ont que peu d'équivalents dans le monde professionnel. Et cela coûte cher à l'entreprise. L'un doit compenser l'autre ».

Un problème qui pourrait peut-être trouver un début de réponse avec notre proposition de statut du travailleur mobile.

Productivité kilométrique

Sur la base d'une vitesse moyenne de 75 km à l'heure, identique pour chaque conducteur, le CNR et ses experts ont déterminé la production kilométrique par pavillon : pour 1.000 € dépensés en coût de personnel de conduite (*rémunération + charges sociales + indemnité de déplacement*).

Deux pays se talonnent au plus bas de l'échelle : la France (*entre 2.957 et 3.156 km*), l'Italie (*entre 3.034 et 3.180 km*), suivis presque au même niveau par la Belgique (*entre 3.071 et 3.308 km*) et les Pays Bas (*entre 2.810 et 3.525 km*), l'Allemagne (*entre 2.699 et 3.528 km*), alors que l'Espagne et le Portugal, eux crèvent le plafond, respectivement avec 3.569 et 6.511 km, (*le double du conducteur français*) et 6.719 et 9.479 km.

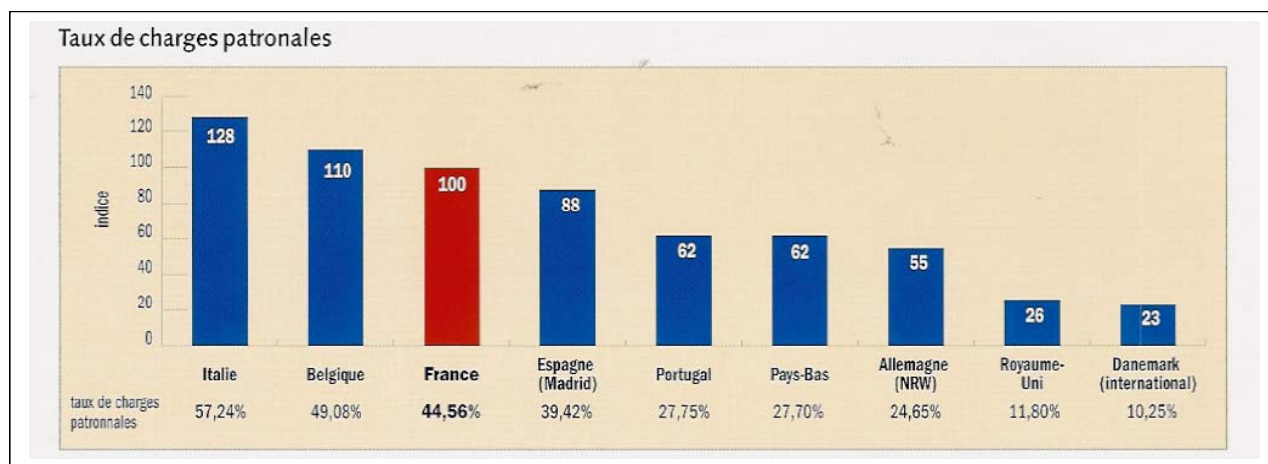


C. CHARGES

Les charges patronales

La France là ne détient pas le record qui appartient largement à l'Italie (57,24 %) et à la Belgique (49,08 %) mais avec 44,56 %, notre pays fait indéniablement partie des pays où elles sont les plus élevées.

L'Espagne : 39,42 %, le Portugal : 27,75 %, l'Allemagne : 24,65 %, le Royaume Uni : 11,80 %, et le Danemark : 10,25 % font carrément exception.



Les coûts du gazole

En 2003, l'ensemble des prélèvements fiscaux représentaient en France 17 % du coût d'exploitation d'un semi-remorque, soit 170 € pour 1.000 km.

La fiscalité spécifique routière représentait 83 % de ce total, dont 79 % pour la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP), calculait la FNTR.

Le niveau de la TIPP professionnelle était en France supérieur de 7 % à la moyenne (355 € pour 1.000 litres) des pays européens. Et au mois de juin 2003, la France occupait la 3^{ème} place en Europe pour la fiscalité du carburant professionnel : 380 € pour 1.000 litres.

Le Royaume Uni, modéré pour les charges patronales, les coûts salariaux, crève là le plafond et se « rattrape » puisque le gazole coûte presque le double du nôtre en France : 705 € pour 1.000 litres !

L'Allemagne aussi est nettement plus chère à cet égard : 470 € pour 1.000 litres.

La France est suivie par le Danemark avec 370 €. On trouve après l'Italie (353), la Finlande (347), l'Irlande (327), la Belgique (295), l'Espagne (294), l'Autriche (290), le Portugal (283), le Luxembourg (253), et la Grèce (245).

PRIX DU LITRE DE GAZOLE EN EUROPE

23 juin 2003

En euros

	PRIX HORS TAXE	CARBURANT A LA POMPE			
		Taxe intérieure	Prix hors TVA	Taux de TVA en %	Prix TTC
ROYAUME-UNI	0,279	0,660	0,939	17,50	1,103
ALLEMAGNE	0,262	0,470	0,732	16,00	0,850
ITALIE	0,300	0,403	0,703	20,00	0,844
IRLANDE	0,326	0,327	0,653	21,00	0,790
PAYS-BAS	0,290	0,357	0,647	19,00	0,770
SUEDE	0,286	0,349	0,636	25,00	0,795
FRANCE	0,238	0,392	0,630	19,60	0,753
PORTUGAL	0,296	0,319	0,615	17,00	0,720
FINLANDE	0,266	0,347	0,613	22,00	0,747
DANEMARK	0,231	0,370	0,601	25,00	0,751
AUTRICHE	0,299	0,290	0,589	20,00	0,707
ESPAGNE	0,275	0,296	0,571	16,00	0,662
BELGIQUE	0,259	0,305	0,564	21,00	0,682
LUXEMBOURG	0,271	0,253	0,523	15,00	0,602
GRECE	0,268	0,249	0,518	18,00	0,611
Moyenne UE	0,276	0,359	0,636	19,47	0,759

(Sources : Commission, DTT)

D. CONCLUSION

La conclusion de toutes ces études, dont les résultats ne sont pas contestables, c'est que les entreprises de TRM de notre pays ne sont vraiment concurrentielles dans aucun segment de leur activité, sur l'international :

- nous avons la durée de travail la plus faible d'Europe
- nous avons le temps de conduite le plus court d'Europe
- nous avons les heures supplémentaires les plus chères d'Europe
- nous avons le niveau de frais de déplacement le plus cher d'Europe
- nous avons le coût de l'heure de conduite minimum le plus cher d'Europe
- notre productivité kilométrique est catastrophiquement basse et la moins forte d'Europe
- nous avons des charges patronales parmi les plus chères d'Europe
- nous payons le gazole plus cher que la moyenne européenne
- et comble du tout, nous avons les salaires bruts parmi les plus chers d'Europe.

On peut difficilement trouver un tableau plus cruel pour la France. Et quand on a vérifié tous ces chiffres, on comprend mieux pourquoi le TRM français est exposé comme il l'est, pourquoi il perd ses marchés, pourquoi le pavillon français baisse inexorablement sur les routes d'Europe et pourquoi le cabotage étranger en France connaît autant de succès, pourquoi les routiers portugais, espagnols, luxembourgeois ou italiens nous dament le pion, raflent nos mises et ruinent nos entreprises.

Vous avez dit à armes égales ?.

IV. LA FORMATION PROFESSIONNELLE

« Il manque 4.000 conducteurs routiers en Belgique, en Hollande, les conducteurs-routiers ont le bac et sont multilingues, en France, on ne trouve plus de main d'œuvre qualifiée. 2003 est une « situation d'accident pour le TRM français, la profession n'attire plus les jeunes, quand on va sortir de la crise, comment va-t-on trouver le personnel nécessaire ? » nous dit M. PROLONGEAU.

« La démographie (*les classes d'âge ont baissé de 750.000 à 700.000 naissances*) et la fin du service militaire (*où l'on passait facilement le permis PL*) ont joué un rôle considérable : « Il y a 10 ans, 40 % des automobilistes avaient le permis PL, aujourd'hui, ils sont moins de 14 %. En 2003, on a assisté à une chute spectaculaire du nombre de BTS » indique dans le même sens M. MARCET.

« La pénurie de conducteurs est actuellement masquée par la conjoncture, mais elle va ré-apparaître nous confirment M. PERRET et Mme CARMINE.

L'AFT (*Association pour le développement de la Formation professionnelle dans le Transport*) créée par le FNTR est le principal organisme de formation du TRM. Sa convention avec l'Etat est en passe d'être renouvelée. Depuis 1962, elle bénéficiait de la taxe parafiscale assise sur la taxe additionnelle sur l'immatriculation des poids-lourds. Depuis 2002, un nouveau système de financement a été mis en place, reposant sur le nombre de véhicules utilitaires de l'entreprise. Recette : 55 Millions d'€ par an. L'AFT fait partie du MEDEF. Elle forme grosso-modo 6.500 jeunes par an.

PROMOTRANS créé lors de la scission entre la FNTR et UNOSTRA, par UNOSTRA qui fait partie de la GCPME. L'AFT doit reverser à Promotrans 17 % de l'ancienne taxe parafiscale mentionnée plus haut. Elle forme 2.000 jeunes par an en moyenne.

L'Education nationale forme environ 2.500 jeunes par an au CAP conducteur routier.

L'AFPA indique 1.600 stagiaires par an dans ses centres.

L'ECF et les auto-écoles : de 2.000 à 3.000 personnes en contrat de qualification.

On le constate : la profession a besoin de 25.000 professionnels formés par an et on est loin du compte.

« L'Etat va devoir autoriser les entreprises de TRM à « importer » de la main d'œuvre étrangère » pronostique M. MARCET.

« On manque cruellement de mécaniciens PL et on n'en forme quasiment plus », nous dit pour sa part un patron inquiet, ce que confirme aussi M. DENEUVILLE.

« On cherche des conducteurs des pays de l'Est parce qu'ils possèdent plusieurs langues et sont aptes à travailler rapidement » (M. SENNELIN).

La formation des conducteurs est obligatoire.

(formation initiale FIMO et formation continue FCOS)

- faire du métier de conducteur poids-lourd un véritable métier qui nécessite une formation spécifique
- faire prendre conscience que le métier de conducteur s'exerce sur le domaine routier à ce titre, il nécessite une formation professionnelle
- la directive « formation des conducteurs » du 15 JUILLET 2003 doit être transposée par les Etats membres d'ici le 10 septembre 2006 instaure au niveau européen un dispositif très proche du dispositif français.
- L'obligation de formation est globalement valorisante pour la profession – c'est un investissement utile au regard de la sécurité routière, de la consommation de carburant et de la moindre usure du matériel. (M. PROLONGEAU)

C'est un secteur qui connaît globalement un déficit d'attractivité, mais les filières qui relèvent de l'enseignement supérieur sont en plein développement, note M. MARCET, ajoutant « l'insertion professionnelle des jeunes ne pose pas de problème. »

Les filières pour la formation des conducteurs.

a. l'apprentissage = CAP

Il y a des candidats, mais nombreux sont les abandons en cours de formation. Les apprentis ne peuvent exercer effectivement le métier avant d'avoir fini (nécessaire d'avoir 18 ans pour pouvoir conduire). En cours de formation, ils ne peuvent conduire, alors que c'est le métier vers lequel ils se destinent, c'est assez extraordinaire, tout de même !

b. le contrat de qualification (formation en alternance).

c. **Le BTS** : on constate une baisse du nombre de candidats (*l'Education nationale chercher à conserver les jeunes*).

d. les formations supérieures

Le BTS – formation continue – peut se pratiquer par contrat formation
Les licences professionnelles se développent en transport et en logistique
Souvent, toutefois, les diplômés préfèrent s'orienter chez les chargeurs plutôt que dans le transport.

Il est à noter que la taxe d'apprentissage est collectée par l'OPCA et que tous les crédits ne sont pas utilisés en 2003. L'OPCA – transport a en effet reversé 10 millions d'€ à l'AGEFAL en 2003 et 5 Millions en 2002.

Toutes les organisations patronales ou syndicales n'ont pas la même approche relative au problème de formation initiale, et beaucoup de patrons de grosses entreprises ont créé leur propre système de formation continue, comme les transports Blondel à Thann (300 salariés) qui emploient deux moniteurs à plein temps dans un centre de formation qui a une capacité de 50 places.

« En France, dit M. SCHNEBELEN (*Blondel*) il faut 8 jours de formation continue, en Espagne 1 jour et en Suisse, ½ journée ! ».

« Les professionnels ont perdu le pouvoir dans le système de formation initiale actuel, le fonds CICIF-Transport a disparu, fondu dans un fonds interprofessionnel et l'OPCA, organisme patronal au départ, est devenu un organisme paritaire dont la gestion est de plus en plus technocratique et technique » (M. ROUY).

V. LE CABOTAGE

A. LE CONSTAT

Avertissement !

On ne parlera ici que de l'Europe actuelle des 15.

Que ce soit dans le Sud-Ouest, en Alsace ou dans le Nord, c'est du cabotage que les transporteurs parlent d'abord quand ils évoquent leurs difficultés. Ils n'arrivent d'ailleurs pas toujours à distinguer cabotage et transport étranger sous licence CEMT. Ce n'est pas pareil mais ça peut se traduire par les mêmes effets.

De quoi ont-ils donc peur ?

Le cabotage est libéralisé au sein de l'Union européenne depuis 1998. Le règlement 31118/93 du 25 octobre 1993 fixe les conditions de son exercice et définit le cabotage comme tout transport public routier de marchandises, effectué à titre temporaire dans un autre état membre sans y disposer d'un siège ou d'un établissement. Le cabotage permet à un transporteur d'un Etat membre de l'UE de réaliser des transports intérieurs sur le territoire d'un autre pays membre.

Pour les Etats entrants dans l'UE au 1^{er} mai 2004, le traité d'adhésion prévoit des périodes transitoires en ce qui concerne le cabotage. Pendant une période de 5 ans maximum, à compter de la date d'adhésion, le cabotage, à l'exception de Malte, Chypre et la Slovénie n'est pas autorisé sauf accord bilatéral.

Le cabotage ne peut donc être légalement pratiqué que par des entreprises de l'UE des quinze et uniquement au sein de l'Europe actuelle.

Même si la part de marché « croquée » par les caboteurs européens en France reste relativement faible, son accroissement fait redouter aux transporteurs l'accélération de son développement dans les prochaines années. On estime ainsi qu'il représente aujourd'hui environ 3 % du trafic national contre 1,5 % en 2001. Le cabotage contribue de façon inéluctable à l'écrasement des prix du TRM puisque le caboteur travaille moins cher, par définition, que le transporteur du pays où il cabote.

Beaucoup de transporteurs s'inquiètent du développement du cabotage effectué par des transporteurs de l'Union dans des conditions contraires au règlement européen (dit cabotage illégal) et du développement du cabotage effectué par des transporteurs des pays tiers pour lesquels cette activité est totalement interdite (*dit cabotage sauvage*) en particulier dans les régions proches des frontières.

Les professionnels réclament un meilleur contrôle et sanction du cabotage illégal et sauvage et une modification du règlement du 25 octobre 1993 qui fixe les conditions d'exercice du cabotage.

« Le cabotage est la honte de demain et déjà d'aujourd'hui, dit M. SCHNEBELEN, car c'est un outil d'exploitation du transport par des étrangers, souvent très mal payés, incontrôlés et incontrôlables. La France et l'Allemagne subissent intensément le cabotage, l'Alsace surtout est touchée ».

« Les Espagnols ? Une invasion depuis 1992, note pour sa part M. BOUYER, transporteur : l'Espagne a énormément de petits transporteurs indépendants qui viennent gagner leur vie aux dépens de nos prix et de nos entreprises. Il y a aussi les Portugais qui ont des coûts encore inférieurs aux Espagnols. Les Espagnols commencent à souffrir à leur tour, d'autant plus, que des étrangers (*comme des Litvaniens ou ressortissants d'autres pays de l'Est*) travaillent souvent sous la houlette d'entreprises allemandes et les attaquent à présent...

Et la FNTR de citer de nombreux cas où l'on voit le chauffeur étranger, polonais, slovaque, tchèque ou hongrois rentrer chez-lui après 2 – 3 mois de cabotage d'aubaine en France et le véhicule rester sur place avec un nouveau conducteur.

Il est clair que le différentiel des coûts accroît les distorsions de concurrence.

Mme ANTOINE, elle, parle du « cabotage sauvage » pratiqué par exemple par des Roumains (*au profit de grands groupes du Nord*) ou par des Tunisiens dont le tracteur reste à Marseille et fait de la traction pour compte de chargeur, dans tout le Sud.

On évoque fréquemment le cas de caboteurs qui viennent remplacer les entreprises françaises aux moments des récoltes : blé, betteraves à sucre, maïs, etc. et qui restent en France un temps indéterminé.

Ce que la FNTR, TLF, l'UNOSTRA, l'AFTRI, l'OTRE dénoncent avec force, invitant les services fiscaux à s'intéresser à ces transporteurs qui encaissent le montant de la TVA française auprès de leurs donneurs d'ordres, mais ne la déclarent pas, ne la paient pas : c'est tout bénéfice, car souvent, leur soi-disant correspondant fiscal français n'existe pas !

« Les Français peuvent bien-sûr, caboter à l'étranger. Mais ils ne seront jamais compétitifs. Ne l'étant plus, ils ont préféré se réfugier sur le marché intérieur, où ils sont de plus en plus durement attaqués par le biais du cabotage ». (M. GRARD).

« On a autorisé le cabotage sans limite. Le texte européen parle d'un cabotage temporaire. Qu'est ce que cela veut dire, temporaire ? s'indigne M. CHALOT. Quand mon marché commence à les intéresser (les caboteurs allemands), et que je n'ai plus de barrières, qu'est ce que je fais ? »

« Le vrai cabotage, entre transporteurs internationaux est une bonne chose, qui évite les retours à vide. Le danger, c'est le cabotage d'occasion, d'aubaine ». (M. RAPITEAU).

« La totalité de la filière du transport à l'impression d'avoir été sacrifié pour tirer l'Espagne et le Portugal de leur marasme économique, et à présent, on verra arriver les PECO ! » (M. GRARD).

« La France est un pays relativement caboté. Cela n'a pas été l'explosion qu'on redoutait, et ça reste un phénomène peu important, mais par contre, en développement assez vif. Ca peut donc devenir important » (M. ROBIN).

« Un grand nombre d'opérations de cabotage en France, sont réalisées de façon totalement sauvage au vu de la définition légale du cabotage, mais il est bien sur impossible de chiffrer ce phénomène, indique M. MORLIN, qui le 10 décembre 2003 a écrit à M. RAFFARIN, pour lui demander de suspendre provisoirement toute opération de cabotage sur le territoire française. L'OTRE se fondant sur les dispositions de l'article 7 du règlement européen 3118/93 rappelle qu'une telle interdiction est prévue et possible dès lors qu'un marché intérieur des transports est fortement perturbé.

Or, justement, on considère, vu des services officiels de Paris et de Bruxelles, qu'il n'y a pas eu, en France, d'explosion du cabotage après la libéralisation et que même si notre pays est relativement caboté par rapport aux autres pays, le phénomène reste marginal, quantitativement.

B. TEMPORAIRE ?

Le règlement européen pose, en effet, un problème d'interprétation. Il précise que le cabotage est une activité exercée à titre temporaire sans donner la définition du terme temporaire. Cette notion peut être largement interprétée. Elle est de 8 à 10 jours, de 3 semaines, est-ce de 4 mois, c'est encore temporaire ?

L'objectif est donc dans un premier temps de parvenir à une interprétation et une application commune par les Etats membres du règlement sur le cabotage. Suite à la demande de la France appuyée par d'autres Etats de l'UE, une première réunion, organisée par les services de la Commission a eu lieu en décembre 2003, entre les Etats membres sur ce sujet. Suite à cette réunion, les services de la Commission devraient faire des propositions de définition du terme temporaire au cours de l'année 2004.

Parallèlement, une réflexion a été lancée à l'initiative du Secrétaire d'Etat aux transports avec la profession pour trouver les solutions permettant de lutter contre le cabotage illégal et sauvage. Elle a abouti à une première mesure, la publication d'un arrêté qui prévoit que tout transporteur effectuant un transport de cabotage en France doit inscrire son numéro d'immatriculation au centre des impôts des non résidents sur sa lettre de voiture. Cette disposition permettra de vérifier que les transporteurs caboteurs s'acquittent de la TVA, comme ils doivent normalement le faire selon les dispositions du règlement européen. D'autres pistes sont explorées qui portent sur les sanctions et les modalités de contrôle du cabotage.

A Bruxelles, on reconnaît que le règlement communautaire ne permet pas une interprétation précise. « Nous souhaitons arriver, cette année, à préciser le temporalité du cabotage, car nous ne souhaitons pas rester dans le flou », explique M. LAMOUREUX.

Ce que confirme Mme Loyala De PALACIO, commissaire européen, qui affiche une connaissance très précise du phénomène du cabotage et de la problématique du transport en général.

« Le secteur du transport est clé pour l'économie européenne, dit-elle entre autres, *(on lira son analyse plus loin)*, mais la suspension du cabotage en France, actuellement avec les 15 pays de l'Europe d'aujourd'hui, est impossible. Le vrai problème, c'est que la France est allée beaucoup plus loin que les autres dans le domaine social et il n'y a aucun goût chez les états membres pour renforcer la réglementation européenne dans sa dimension sociale, pas plus les états du Nord comme les Pays Bas que ceux du Sud, comme l'Italie ou l'Espagne. Aucun état n'acceptera de suivre la France. Cela a incontestablement des conséquences en terme de compétitivité pour votre pays ».

Le Gouvernement français, rappelons-le, avait tenté de répondre à l'inquiétude grandissante des organisations patronales des transporteurs en ne considérant comme admissible au titre du cabotage que les opérations limitées à une semaine. La circulaire du ministre datée du 22 janvier 2002 a été annulée par décision du Conseil d'Etat du 2 juin 2003 : la durée du cabotage en France n'est donc plus limitée.

Les Anglais et les Grecs ont, eux, limité le cabotage à un mois.

C. EN CONCLUSION

Le cabotage existe et se justifie s'il participe à la rationalisation du trafic et s'il évite les retours à vide. On rentre sur un marché de plus en plus européen et unique, et la liberté de prestation de service à l'intérieur de l'Union européenne est un dogme. Tout système qui empêcherait les gens d'optimiser leur flotte serait profondément anti-démocratique, anti-économique, anti-social et directement incitatif à la fraude et au travail clandestin.

En revanche, cette activité doit être encadrée, réglementée et contrôlée. Or, elle ne l'est pas assez et les ministres français viennent de le répéter fermement à Bruxelles : elle constitue une concurrence déloyale très préjudiciable aux transporteurs français.

VI . LES CONTROLES

A. LE CONSTAT

On le constate, le contrôle n'est pas un sujet mineur. Mais que contrôle-t-on et qui fait quoi en France ?

Tous le corps de contrôle de l'Etat participent au contrôle du TRM :

- en entreprise : inspection du travail des transports
service de la répression des fraudes
inspection du fisc
- sur la route : gendarmerie
police
douanes
contrôleurs des transports terrestres

B. EN ENTREPRISE

Les vérifications portent sur les conditions d'accès à la profession, en particulier sur la vérification de la capacité financière, l'analyse des disques du chronotachygraphe (*temps de conduite et de repos*), les conditions de travail, le travail illégal, le parc de véhicules et ses situation au regard des visites techniques obligatoires, les prix abusivement bas et la sous-traitance. Les entreprises sont également soumises à réglementations de droit commun qui, elles aussi, peuvent donner lieu à des contrôles (*URSSAF, ...*).

Si personne, ou presque, ne conteste l'utilité du contrôle sur route, les voix dénoncent toute la rigueur souvent tatillonne des contrôles en entreprise que la France semble être le seul pays à pratiquer, tout au moins dans un tel esprit de sévérité et d'intransigeance.

« Les patrons sont tous pris pour des fraudeurs lors des contrôles. Il n'y a pas de présomption d'innocence lorsque les contrôleurs arrivent. Les responsables des entreprises sont suspectés du début à la fin du contrôle qui se termine inévitablement, par des PV. La Direction du Travail est plus dure, plus intransigeante que la DRE. Ils vous pénalisent, mais ne vous disent jamais comment il faudrait faire dorénavant. Ils ne pratiquent pas de « débriefing » après un contrôle. Ils aiment « casser » les entreprises » (M. SCHNEBELEN)

« Je n'ai jamais eu un seul contrôle où il n'y avait eu un relevé d'infractions ... Il est objectivement impossible de respecter toutes les contraintes, on paie toujours » (M. MICHEL)

« Si l'on respecte toute la loi, on dépose le bilan. Il n'est pas logique de ne pouvoir gagner sa vie si l'on est légaliste » (M. CHALOT)

« Nous sommes 450 dans notre entreprise. En fait, 451 car l'inspecteur du travail est installé en permanence et vit chez nous » (Mme ANTOINE).

« Les contrôles : la profession routière est la plus gendarmée, la plus policée, la plus contrôlée de toutes les professions. Ni les pharmaciens, ni les chimistes, ni les professions aéronautiques ne font l'objet d'autant de contrôles que les transporteurs français, c'est hallucinant ! » dit l'un.

« Les entreprises de transport françaises sont harcelées par les différents corps de contrôle, social, fiscal, routier... », affirme l'autre.

« Il n'y a pas assez de contrôles sur route, les étrangers font ce qu'ils veulent, la fraude est patente et rentable. Pourquoi s'en priveraient-ils ? Ils ont une chance sur 300 de se faire arrêter ! » se plaint un troisième.

« Le fait d'être au taquet incite à la magouille, à la tricherie », concède une organisation syndicale.

« Les règles sont les mêmes théoriquement en France et en Allemagne, ce sont les conditions d'application qui changent et ça fait toute la différence », dit un transporteur alsacien.

« Il est un fait que l'Italie et l'Espagne n'ont pas vraiment intégré la réglementation » admet un haut responsable français de la Direction des Transports terrestres.

« Le contrôle franco-français se veut le gardien du temple, or, les contrôleurs se conduisent plus souvent en militants intransigeants qu'en fonctionnaires » dit le représentant d'une organisation patronale.

« Il faut que chacun en Europe joue avec les mêmes règles. Seul un contrôle efficace permettra de le vérifier et d'écarter les tricheurs qui cassent les marchés et les entreprises. Le contrôle, c'est l'essentiel et la Commission propose de l'augmenter de 1 à 3 % » (Mme de Palacio)

C. SUR ROUTE

Le corps de contrôle français spécialisé du ministère des transports compte 450 agents, qui contrôlent sur route et en entreprise. Si les transporteurs jugent souvent leur travail avec sévérité, ils estiment aussi, et ce n'est qu'un paradoxe apparent, qu'ils ne sont ni assez nombreux ni assez équipés.

les corps de contrôle veillent au respect des dispositions relatives à la vitesse, aux poids et dimensions, aux temps de conduite et de repos, à l'état des véhicules et à leurs équipements spécifiques, et aux documents qui doivent se trouver à bord. Ils vérifient le bon fonctionnement du limiteur de vitesse et du chronotachygraphe.

Néanmoins, en 2002, 800.000 véhicules ont été contrôlés sur les routes françaises par l'ensemble des corps de contrôle, et 76.000 infractions ont été relevées, dont 21 % à l'encontre de non résidents.

Trois problèmes importants : la surcharge, le temps de conduite, la vitesse.

Pour la surcharge, sur 41.000 véhicules pesés en 2002, 36,1 % étaient en infraction (16,8 % en surcharge de plus de 8 %).

Rouler avec un véhicule en surcharge est une des infractions financièrement les plus intéressantes pour celui qui la commet : elle peut rapporter gros « Un camion en surcharge de 20 % explique un haut responsable français, rapporte à son entreprise plus de 28.200 € supplémentaires par an et la sanction encourue est une contravention. : il a donc tout intérêt à rouler en surcharge, puisqu'il n'a qu'une chance sur 300 à subir un contrôle ! ». Le risque est d'autant plus payant qu'en cas de contrôle, l'amende sera plutôt infime puisque la plupart des contraventions sont de 5^{ème} classe (amende au plus également à 1.500 €) avec une amende moyenne égale au ¼ du maximum possible ».

Par ailleurs, les surcharges accélèrent considérablement la détérioration des ouvrages d'art et des chaussées. « On a calculé scientifiquement qu'un essieu à 32 tonnes use la chaussée autant que 53.000 essieux à 13 tonnes », note M. MARCHADOUR (DTT) donnant ainsi la mesure de l'importance de la surcharge sur l'usure des chaussées.

« L'usure progresse à la puissance 5 de la charge à l'essieu » confirme pour sa part M. SAVY – INRETS).

Le contrôle du poids nécessite actuellement d'intercepter les véhicules et de les peser sur une aire adaptée. C'est une façon de faire relativement artisanale alors que de nouveaux systèmes apparaissent : comme la pesée embarquée contrôlée par le conducteur lui-même qui se généralise au Canada, mais pas encore en Europe. Par contre, les systèmes de pesée dynamique (*barreaux, piezocéramiques noyés dans la chaussée*) donnent instantanément le poids total du véhicule, le poids par essieu, et sa vitesse. C'est un grand progrès, car cela augmente dans des proportions très importantes le nombre de véhicules pesés. Cette technique est donc à développer.

La vitesse

Dans ce domaine, les professionnels de la route se montrent de plus en plus prudents, contrôlés par leur propre tachygraphe, qui sera bientôt à puce. A noter que les radars automatiques mis en place actuellement ne sont pas réglés sur les poids-lourds, mais sur le maximum de vitesse autorisé des voitures. Donc inopérants.

Temps de conduite

Le tachygraphe est l'auxiliaire du contrôleur, quand il n'est pas « trafiqué », ce qui arrive plus souvent qu'on ne le croirait. et pas seulement pour les camionneurs italiens auxquels la rumeur semble accorder un grand crédit : ce sont paraît-il des bricoleurs très ingénieux.

Tel Colonel de Gendarmerie nous relate qu'un chauffeur italien, équipé d'un nouveau modèle de chronotachygraphe réputé inviolable, avait, avec un simple trombone de bureau, réussi à trafiquer de façon invisible cet appareillage.

C'est la perspicacité des gendarmes et la vérification par un ingénieur de la maison fabriquant ce chronotachygraphe, qui ont permis de détecter la fraude. Ce même Colonel nous cite le cas d'un chauffeur italien ayant roulé plus de 12 heures d'affilées, sous « dopage ».

D'une façon générale, le contrôle des temps de conduite des véhicules étrangers pose problème : de plus en plus de conducteurs présentent aux services de contrôle une attestation de repos pour la période précédant le passage de la frontière. Aussi, leur temps de conduite antérieur n'est-il pas pris en compte et les voici avec la possibilité de conduire 4 h et ½ d'affilée avant de se reposer, même s'ils ont déjà conduit 5 ou 6 heures auparavant...

Le barème des contraventions manque singulièrement de progressivité là, comme pour les problèmes de surcharge. Un conducteur qui aura roulé 6 heures d'affilée risque une contravention de 5^{ème} classe (1.525 €), mais il risquera la même contravention de 5^{ème} classe en ayant roulé 10 H. A cela s'ajoutent des écarts importants dans le montant des amendes prononcées par les juges pour une même infraction. La solution passe par la dépénalisation de certaines infractions routières qui permettrait d'avoir une bonne progressivité des barèmes de sanction.

Différences

Ainsi, à Sélestat, récemment, pour un camion chargé à 39 tonnes, au lieu de 19 (*l'essieu arrière à 32 tonnes !*), le Parquet a classé, et donc, il n'y a aucune poursuite.

En terme de contravention, le chauffeur aurait payé 750 € et aurait été obligé de décharger sa marchandise, et son véhicule aurait été immobilisé puisque le Code de la Route permet d'immobiliser un véhicule à partir de 5 % de surcharge.

Par contre, autre observation, si le chauffeur avait été étranger, il aurait dû payer une simple consignation de 125 €, puis il aurait pu repartir.

M. GRARD dénonce cette différence de traitement entre routiers français et étrangers. Pour un Français, la moindre infraction coûtera 750 €. Elle illustre la sévérité française en rapportant : « Hier, un conducteur routier oublie, en partant, de faire sa feuille de route. Il a passé au tribunal : le juge l'a condamné à une amende de 1.500 €, et l'a mis à l'épreuve pendant 3 ans ! »

De son côté, M. CHALOT rappelle qu'en France et en Allemagne, les règles sont les mêmes, mais que les conditions d'application changent d'un pays à l'autre...

« En cas de PV, indique pour sa part M. MATHIS, les Italiens saisissent les cartes grises et le permis du chauffeur qui est interdit pour 3 mois en Italie. Ou alors, il doit payer cash. Et pour récupérer ses papiers, il peut toujours attendre. Il ne lui reste qu'à faire une déclaration de perte à la gendarmerie ».

Les documents de bord

Pour un transport banal pas moins de 15 documents doivent pouvoir être présentés au contrôle des gendarmes, policiers, douaniers, agents de la DRE... 6 ou 7 concernant le chauffeur et le véhicule, l'entreprise, le reste sont des documents spécifiques aux transportées.

C'est un vrai problème qui a mobilisé au mois de juin 2003, un groupe de travail présidé par M. ROUQUES, ingénieur général des Ponts et Chaussées et composé de représentants de l'AFTRI, de la FNTR, de TLF et de l'UNOSTRA d'une part, de responsables de la Direction des Transports Terrestres (DTT) d'autre part.

Ce groupe de travail a recensé vingt documents susceptibles d'être à bord des véhicules du TRM, hormis ceux relevant d'une réglementation spécifique (*matières dangereuses, de déchets ou d'animaux vivants*). Parmi ces vingt, quinze reconnus obligatoires en cas de contrôle sur route.

Dans ces conclusions, le groupe de travail propose une amélioration du dispositif, au moyen de treize mesures de simplification devant faire l'objet d'une décision (*circulaire interministérielle publiée au J. O. et qui intégrera la liste de référence*).

VII. LES SALARIES

On a, jusqu'ici, beaucoup parlé des entreprises, assez peu de leurs salariés, dont on a dit qu'ils ont un taux de syndicalisation parmi les plus bas de France.

Jusqu'en 2001, le TRM avait engagé 10.000 personnes par an. Depuis le début de la crise actuelle, les recrutements se sont ralentis. En 2001, l'effectif salarié a progressé de 2,5 % ; de la fin 2001 à la fin de l'année 2002, il n'a pas progressé. Au dernier trimestre 2002, l'emploi a reculé dans le secteur de 0,4 % par rapport au trimestre précédent. Il a perdu 20.000 personnes et le phénomène s'accélère : les entreprises tentent de s'alléger en personnel.

Les 35 h ont eu pour conséquence une baisse de 10 % de la productivité des entreprises, tout le monde semble d'accord là-dessus. Les chefs d'entreprises ont vu là le début de leur crise, mais les salariés également.

En 10 ans, dit M. BOULOCHER, les entreprises françaises ont appris une chose importante : les salariés doivent être rémunérés correctement. Et les salariés ont cru qu'on allait mieux valoriser leurs heures. Or, tout le jeu du chef d'entreprise ou de son directeur des ressources humaines, pour les plus grosses sociétés, consiste à éviter à tout prix les heures supplémentaires (dont le conducteur retirait des suppléments appréciables pour ne pas avoir à supporter leur effet boomerang).

Conclusion, les conducteurs qui gagnaient entre 15.000 et 20.000 F par mois, sont ramenés à la portion congrue, et ils en sont bien entendu déçus.

A. Ce qu'ils en pensent

Il faut que l'entreprise marche pour qu'elle puisse payer le salaire, reconnaissent beaucoup de salariés qui ont bien compris que la charge totale payée par le salarié par une entreprise française est supérieure à celle payée par l'entreprise allemande ou belge, par exemple, mais qu'eux, en définitive, gagnent moins que leurs collègues.

« D'où un réel désenchantement, parfaitement visible, dans la gestion des personnels de conduite : la gestion du personnel, avec les absences, les arrêts de travail etc... est devenue pire que tout », estime M. GROSSKOST, transporteur.

« Une couche de la Loi AUBRY, et une couche de contrat de progrès, ça ne marche pas », constate M. SALINI. Beaucoup de chefs d'entreprises parlent d'une crise de main d'œuvre, celle-ci s'expliquant par les difficultés du métier de conducteur, ses contraintes de plus en plus grandes et sa pénibilité, l'absence de véritables perspectives salariales et aussi en partie, par la chute de la démographie » poursuit-il.

Mais il faut bien reconnaître qu'on n'a pas envie de choisir un métier qui s'est dévalorisé au fil des années, avec des formations pas toujours adaptées aux besoins réels des entreprises.

En 2003, on a noté une chute spectaculaire du nombre de BTS, note M. MARCET (PROMOTRANS), et l'on ne trouve plus de mécaniciens pour véhicules industriels.

« Les chauffeurs ne gagnent plus leur vie, on n'attire plus les jeunes. La population qui arrive aux entreprises, souvent par l'ANPE ou des agences d'intérim, n'a ni le niveau intellectuel ni la qualification, et encore moins de motivation », note l'UNOSTRA.

« On a créé une complexité sociale terrible : il n'y a pas une année sans changement de règles. Le bulletin de salaire fait deux pages, le salarié très souvent, a beaucoup de mal à le déchiffrer et à le comprendre. » (M. BOULOCHER).

« Depuis le début des années 90, on s'est servi de l'image du transport routier à des fins politiques, en la chargeant de tous les maux : pollution, sécurité, accidentologie, etc... et l'on s'étonne de ne plus trouver de conducteurs ! » (M. MORLIN)

« Dans le temps, surtout au temps du service militaire, 40 % des jeunes passaient leur permis à l'armée, et avec souvent, en prime, le permis PL. C'était pour beaucoup un moyen d'éviter le chômage que de se mettre au volant d'un camion et de devenir conducteur. Et très souvent, ils le restaient et trouvaient beaucoup de satisfactions, y compris des salaires au-dessus de la moyenne des salaires ouvriers dans le TRM. » (M.MARCET).

B. Ce que coûte un chauffeur français

- salaire	2.273,00 €
- charges sociales	1.140,00 €
- frais de déplacement	1.250,00 €
- congés + récupérations	250,00 €
TOTAL	4.863,00 €

Charges salariales	23,37 %
Charges patronales	50,00 %

« Ce qui ajoute au manque de main d'œuvre, c'est la retraite à 55 ans, après 25 années de route. Avec ces dispositions, nous avons perdu 10 très bons chauffeurs, note M. SCHNEBELEN. Un bon chauffeur reste longtemps dans l'entreprise. Envoyer les gens à la retraite alors qu'ils sont au sommet de leur art est une aberration. Ils serviraient aussi de formateurs de jeunes, à leur image. »

« La législation interdit de faire conduire un camion français par un Polonais par exemple, et de le payer comme un Polonais, mais c'est quand même vers les pays de l'Est qu'on finira par se tourner pour trouver de nouveaux chauffeurs si l'on n'en trouve plus en France, malgré le chômage à la hausse ». (*Un transporteur*)

« C'est en partie ce qui explique l'augmentation de la sous-traitance : il existe dans le sud européen entre 200.000 et 300.000 artisans, espagnols ou italiens, qui pratiquent la rémunération au kilomètre et qui sont prêts pour la sous-traitance. Le différentiel de rémunération entre un salaire français et un artisan italien est en moyenne de 30 % », explique M. SALINI.

« On n'augmentera plus notre parc, on affrètera des étrangers s'il le faut » (M. MATHIS).

« Après 1992, il y a eu de grandes avancées sociales dans le TRM. Depuis, on assiste à une dégradation générale. Si pour travailler il faut revenir au niveau des autres pays, du point de vue social, c'est contraire au bonheur » (M. APRUZZESE – CGT – FO).

« La réglementation du travail est compliquée, mais les syndicats sont attachés au dispositif réglementaire. Pour nous, la première priorité, c'est d'appliquer la réglementation. Mais sa simplification est souhaitable ». (M. LECOEUVRE – CGT – FO).

« Le temps de service est limité à 220 h en grande distance et à 208 heures en courte distance. Ceci est supérieur à la durée théorique du travail (35 heures par semaine) », note M. ARQUIER (CGT).

« Les transporteurs français cabotent peu : les salaires français sont trop élevés. Les conducteurs des pays de l'Est qui cabotent en France ont des conditions de vie déplorables », note M. PLACIDET (CGT).

« Le dispositif social français est très compliqué, car il est constitué d'une superposition de textes, ceux-ci sont souvent modifiés et compliqués. Le dispositif est illisible », convient M. CHOUTET (UFT) ajoutant « il semble difficile d'envisager de modifier les normes sociales maximales française, l'harmonisation doit se faire par le temps de travail. Il faut donner aux entreprises la possibilité de s'organiser en fonction des données du marché, il faut donc retenir une période de référence plus longue pour calculer le temps de travail ».

« Depuis fin 2002, il y a eu moins de négociations, mais cela ne signifie pas, pour autant, qu'il n'y ait pas de revendications. Les syndicats ont conscience de la situation économique. Le calme actuel est lié à l'inquiétude. » (M. CHOUTET).

« Dans le transport, ajoute le représentant de l'UFT-CFDT, on n'est plus dans une phase de « smicardisation ». Les conducteurs, à 70 %, considèrent leur rémunération satisfaisante. Leurs revendications portent maintenant sur leur vie personnelle. »

« Le coût du transport est supérieur en France à tous les autres pays de l'Europe des 15. Cela résulte davantage des coûts sociaux élevés que du niveau des salaires. Ce qui pèse, c'est le coût des 35 h » (M. BURET – CFE-CGC Transports).

C. Sur le temps de travail et le temps de service

« Le dispositif actuel semble souple dans la mesure où le règlement comporte, lui, beaucoup de dérogations, et celles-ci engendrent « l'anarchie ». Ce qui n'est pas récupéré immédiatement par le conducteur est perdu, estiment MM. CAILLAUD et SOUBISES de la FNCR, fédération qui, disent-ils, ne serait pas contre l'introduction d'une adaptation des textes actuels dans le sens d'une plus grande souplesse pour tenir compte de l'évolution de l'activité, pour autant qu'au préalable, les dérogations contenues dans les textes actuels auront été supprimées ».

« Le risque, ajoutent-ils, est que le nombre d'heures de travail augmente et pose de fait des problèmes de sécurité ».

Et ils indiquent que leur fédération voit la souplesse comme une alternance de périodes de travail longues et de périodes pendant lesquelles le salarié resterait chez lui. Les activités autres que la conduite (*chargement, déchargement, bonne utilisation du véhicule...*) donneraient droit à un « bonus » qui s'ajoutant au salaire, maintiendrait les ressources au niveau actuel.

« Ce n'est pas en baissant le niveau social dans le transport qu'on fera repartir le pavillon français, indiquent pour leur part MM. HUART et DUMONT (CFDT). Les employeurs lient la baisse du pavillon à l'accroissement de leur charges, mais il faut observer, disent-ils, que lorsqu'ils les obtiennent, ces baisses sont répercutées systématiquement sur les chargeurs et les affréteurs, qui font encore baisser le coût du transport ! »

« Le transport en France, ajoute M. DUMONT, n'est pas payé à sa juste valeur. Certains trafics sont payés à 25 % de moins que leur coût réel ».

Et les deux représentants de la CFDT de conclure : « Il faut harmoniser... il faut harmoniser les règles (*européennes*) applicables dans le domaine du transport, en particulier concernant le temps de travail, les règles applicables aux conducteurs salariés et aux travailleurs indépendants, au travail du dimanche ».

Par ailleurs, MM. HUART et DUMONT demandent des mesures d'urgence pour les 1.000 personnes concernées par les suppressions d'emplois dans les activités proches de celles du TRM : celles liées aux opérations douanières.

Evoquant eux aussi le problème du temps de travail et du temps de service, mais également le social dans le TRM de façon générale, MM. BURRET et LE CORRE, de CFE-CGC Transport, estiment d'abord que l'abandon de la TRO (*Tarifcation Routière Obligatoire*) n'a en définitive été bénéfique pour personne : elle aurait pu, pensent-ils, favoriser une concurrence plus équitable.

« Le coût du transport en France est supérieur à ceux des 15 : cela résulte d'avantage de coûts sociaux élevés que du niveau des salaires. Ce qui pèse, c'est le coût des 35 heures dont l'impact serait de 5 à 10 % du coût de la main d'œuvre. Mais, ajoute M. LE CORRE, le niveau des salaires, en Allemagne ou en Belgique, est tout de même peu différent. Par contre, par rapport aux nouveaux entrants, les différences sont importantes ».

S'agissant du temps de conduite, de repos et de travail, MM. BURRET et LE CORRE, estiment que la question est celle de la comptabilisation des temps d'attente. En Allemagne, le temps d'attente est classé temps de repos. En France, le temps d'attente est classé temps de travail. Cela a des incidences fortes sur les coûts d'exploitation.

« Il est souhaitable qu'à terme, nos partenaires comptabilisent les temps d'attente comme temps de repos tout comme chez-nous. L'harmonisation européenne doit se faire par le haut, notamment dans le domaine social ».

De son côté, M. CHOUTET estime que le calme syndical et social actuel en France est lié à l'inquiétude car les syndicalistes ont conscience de la situation économique difficile, et pense que l'amélioration de la situation du TRM français passe par l'harmonisation des textes notamment avec les textes communautaires. « L'inverse est impossible », précise-t-il.

« Pour améliorer la situation des entreprises françaises par rapport à la concurrence étrangère, il faut agir sur le social dans le reste de l'Europe : les règles sur le temps de travail, de repos, de service, de conduite devraient être les mêmes pour tous. De même que la protection sociale des nouveaux entrants : elle est bien inférieure alors qu'elle devrait être la même. La transposition de la directive « temps de travail » est une opportunité qu'il faut saisir » (M. DOUINE – CFTC).

Pour leur part, MM. ARQUIER, PLACIDET et CONCAS (CGT), rappellent d'abord ce qu'ils estiment être une incohérence en matière de durée de travail : le temps de service d'un conducteur est limité à 220 heures en grande distance et à 208 heures en courte distance. Or, ceci est supérieur à la durée théorique et légale du travail qui est de 35 heures par semaine.

« Le dumping social en Europe a des répercussions sur les conditions de vie des salariés, leur sécurité, ainsi que sur celles des populations des zones traversées par les poids lourds, rappelle M. ARQUIER, qui pense qu'avec l'élargissement, les difficultés actuelles du TRM ne peuvent qu'être amplifiées, et qu'il faudra 20 ans avant que le niveau de salaire dans les pays entrants ne s'améliore, et que les délocalisations d'entreprises françaises dans les pays de l'Est font peser des risques sur l'emploi dans le secteur du TRM et de la logistique ».

Les trois représentants de la CGT pensent que l'harmonisation européenne ne pourra se faire que par le haut au moyen de l'adaptation d'une charge sociale, qu'il faudrait ré-introduire un prix minimum pour le transport pour limiter la sous-traitance et éviter la sous-traitance en cascade.

Enfin, MM. ARQUIER, CONCAS et PLACIDET, estiment qu'au niveau de l'Union européenne, « il faudrait instaurer une tarification sociale payable par les chargeurs pour aider à la bonne gouvernance sociale, avec pour objectif d'aider à améliorer la compétitivité des entreprises qui respectent la réglementation sociale. ».

Les représentants de FO, MM. APRUZZESE, LECOEVRE et ECOFARD estiment que l'élargissement fera peser des risques sur le tissu social en Europe, et pas seulement dans le TRM. S'agissant du TRM, ils notent que la simplification de la réglementation sociale est souhaitable, mais soulignent que ce qui est prioritaire, c'est que cette réglementation soit d'abord correctement appliquée, et que les syndicats (*et pas seulement FO*) sont attachés au dispositif réglementaire.

Ils pensent que « la transposition de la directive temps de travail constitue pour le patronat français l'occasion de se rapprocher d'avantage de la règle européenne (*moins disante sociale*), mais que le patronat se trompe, car un article du règlement européen prévoit que la transposition ne peut avoir pour effet une baisse du niveau social ».

Autre constat fait par M. APRUZZESE et ses collègues « la réglementation française fixe à 60 h/semaine la durée maximale du temps de travail et à 56 h /semaine celle du temps de conduite. Or, on constate, soulignent-ils, que la réglementation fixe la faute grave à 20 % du dépassement. Il y a donc lieu de considérer que la réglementation a instauré une tolérance de 20 % et que le temps de travail admis, est de 72 h/semaine ». Et de conclure : « la réglementation est donc suffisamment souple : il n'y a pas lieu d'introduire une nouvelle souplesse ».

Par ailleurs, la CGT estime qu'il faut de nouveau instaurer un coût minimum pour le transport, renforcer les contrôles sur route, accroître l'efficacité des sanctions, développer les cas d'immobilisation des véhicules et des marchandises, moyen efficace de responsabiliser les chargeurs.

VIII . L'EUROPE DES 15

De 130 à 150 millions de tonnes de marchandises sont transportées chaque année dans l'Europe des 15, et la Suisse. Les principaux pavillons sont, la Belgique, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne, le Royaume Uni, la France.

Le transport, la libre circulation des personnes et des biens se trouvent au sein même du traité fondateur de l'Europe, traité de Rome, mais il faudra attendre 1985 pour que de grandes décisions soient prises à ce sujet. : accès aux marchés, accès à la profession, temps de conduite, temps de repos, fiscalité spécifique, normes de poids et de dimensions des véhicules.

Si aujourd'hui, le dossier des prix est entièrement clos et si les prix dans le transport routier sont librement débattus entre le transporteur et le donneur d'ordre, par contre, l'aspect technique est toujours ouvert, faute de Code de la Route européen, ce qui permet encore d'exercer une concurrence parfois déloyale, en trichant sur le poids ou le volume.

L'absence de véritables normes techniques européennes, notamment de la définition du « camion européen », est le résultat d'enjeux très importants portant sur les dimensions et les poids total roulant (40 tonnes ou 44 tonnes) et d'un véritable débat politique au niveau de l'Europe. Il est ouvert et ne semble pas prêt de se refermer.

Le volet relatif à l'accès à la profession a quant à lui abouti, et désormais, les critères de compétence, de capacité financière et d'honorabilité sont clairement définis. Reste à vérifier que chaque pays membre de l'Europe des 15 contrôle et fasse respecter ces critères.

On sait qu'il n'y a toujours pas de carburant européen. La Commission européenne souhaiterait faire avancer ce texte sur le gazole professionnel. Tous les pays de l'Europe des 15 ne le souhaitent pas.

La Commission européenne avait proposé le 24.07.2002, d'instaurer un régime fiscal harmonisé. Le Parlement européen l'a rejeté sans pour autant fermer la porte, puisqu'il a demandé à la Commission une meilleure coordination avec la fiscalité générale sur les produits énergétiques.

Pour ce qui est du permis de conduire européen, il faut savoir qu'il existe plus de 80 modèles de permis de conduire en vigueur dans l'Union européenne, diversité qui est la conséquence des différentes réglementations nationales. La Commission européenne a proposé, le 21 octobre dernier, une révision de la législation européenne dans ce domaine, avec une application cohérente des modalités de retrait et renforcement de l'accès progressif aux camions les plus puissants, l'harmonisation des contrôles médicaux, etc... .

Le dossier social est bien sûr capital, mais il a pris un énorme retard qu'il ne semble pas prêt de combler. Le volet social a été abordé au départ par le biais de la sécurité à travers la réglementation des temps de conduite et de repos : c'est le règlement 3820/85.

Depuis plusieurs textes ont été adoptés : le règlement sur l'attestation du conducteur n° 484/2002 du 1^{er} octobre 2002, la directive sur le temps de travail n° 2002/15 du 11 mars 2002, le règlement sur le chronotachygraphe électronique n° 1360/2002 du 13 juin 2002, et la directive sur la formation initiale et continue des conducteurs n° 2003/59 du 15 juillet 2003.

La directive sur le temps de travail de 1993 excluait expressément les conducteurs routiers, et donc aucun texte européen n'encadre pas actuellement de façon homogène. Enfin, des discussions sont en cours sur le projet de modification du règlement 3820/85/ Mais, selon la commission, les états membres n'ont aucun goût pour renforcer les réglementations européennes avec une dimension sociale alors que l'harmonisation européenne du travail est attendue avec impatience par l'ensemble des partenaires.

A. CE QU'ILS EN DISENT

« Depuis 1993, on dit que la France va exporter en Europe sa législation sociale. Or, c'est l'horizon qui recule au fur et à mesure que le marché avance » (M. DENEUVILLE)

« Il faut cesser de croire que l'Europe va nous rejoindre sur le social » (M. KLINZING)

« En théorie, nous sommes soumis à la règle sociale européenne, en pratique, sur le terrain, il y a la France et les autres » (M. CHALOT).

Le dossier fiscal : illustré par le problème du gazole européen patine lui aussi :

« L'Europe de la fiscalité n'arrive pas à se mettre d'accord sur les taux de la TVA, comment espérer une harmonisation fiscale ? » (*transfrontières n°.*).

« C'est l'absence d'harmonisation fiscale et sociale qui handicape véritablement l'achèvement du marché européen du transport. La conséquence du manque d'uniformisation de ces deux postes en terme économique est tellement lourde qu'elle est une menace sérieuse qui, à terme, entraînera une véritable crise du marché ».

« La réussite de l'ouverture des marchés du transport ne peut faire oublier que la réalisation du marché intérieur rend difficilement acceptable les distorsions de concurrence en raison du manque d'harmonisation fiscale et sociale » (Livre Blanc de l'Europe).

B. QUELLES HARMONISATIONS

Les contrôles

La Commission européenne a fait une proposition sur l'harmonisation des contrôles et des sanctions en ce qui concerne la réglementation sociale européenne (règlements 3820/85 et 3821/85) et la directive sur le temps de travail (directive 2002/15).

Elle veut introduire le tachygraphe digital (*nombreuses oppositions*), augmenter le nombre de contrôles, ce qui sera facilité par l'introduction du tachygraphe digital, encourager les échanges d'informations et promouvoir « Euro - Contrôles - Routes » instauré dès 1999 par la France, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas et qui a accueilli depuis l'Allemagne, l'Irlande, le Royaume Uni et l'Espagne.

Les interdictions de circuler

Le 2 juillet 2002, le dossier de l'harmonisation des interdictions de circuler faisant l'objet d'une directive, avait été adopté par le Parlement européen. Il prévoyait que la circulation pourrait être interdite sur les grands axes européens, l'hiver du samedi 22 h au dimanche 22 h et l'été du samedi 7 h au dimanche 22 h. Pour les jours fériés, l'interdiction démarrerait la veille, à 22 h. L'entrée en application pourrait être prévue dès le 1^{er}.07.2005, mais les Allemands et les Autrichiens y sont encore opposés, au nom de la subsidiarité, et les Français semblent les avoir rejoints.

« La gestion du transport est difficile quand on travaille au milieu de l'Europe : le nombre de jours fériés est grand, leur répartition change de pays à pays, et quand, en plus, un jour férié est situé en milieu d'une semaine, les flux sont complètement déséquilibrés ». (M. STEINLE)

Le marché

10 % des flux internationaux au sein de l'Union européenne sont doré et déjà effectués par des transporteurs d'Etats entrants. Il y a des pays où cela se pratique plus que d'autres : les Pays Bas, la Belgique, l'Allemagne, le Luxembourg où sont enregistrés de très nombreuses entreprises étrangères et principalement allemandes au Luxembourg » (M. FOURNIER)

La maladie française porte sur les relations du pavillon français avec ses voisins les plus proches et l'Europe des 15. Rien à voir avec les futurs nouveaux états entrants (M. FOURNIER).

Avertissement

La comparaison des différents systèmes de l'Europe des 15 bute sur la question très controversée des charges financières et fiscales.

Autour du CNT, un réseau dirigé par le Professeur SAVY, collecte actuellement des données homogènes et comparables pour voir si les problèmes et les questions qu'on se pose sont les mêmes par exemple en Finlande ou au Portugal.

Le Conseil général des Ponts et Chaussées a fait sur cette question un rapport qui a été fortement controversé. On peut changer de méthode et se demander : que font nos voisins ?

C'est ce à quoi nous avons voulu répondre en donnant la parole aux interlocuteurs que cette mission nous a fait rencontrer, français et aussi ressortissants des pays des 15. La méthode a ses limites. Mais il nous semble intéressant de laisser parler les professionnels.

C. 5 PAYS SOUS LA LOUPE

1. L'ALLEMAGNE

- « Aujourd'hui, le marché allemand est une horreur, indique M. SALINI, la concurrence par les prix y est effroyable. Ils viennent seulement de sortir de la TRO. Ce sont les Allemands qui sont les plus mal lotis en matière de taxes annuelles sur les véhicules. Le transport allemand est encore très atomisé. A côté de très grands groupes, on ne compte que 619 entreprises de plus de 50 salariés (*contre 948 en France*) et 2.395 qui ont entre 20 et 49 salariés ».
- « Les Allemands ont un système de contrôle performant. Leurs agents sont moins nombreux, mais ils sont plus sur la route que derrière leur bureau ». (M. FOURNIER)
- « Les Allemands sont parmi les transporteurs chers en Europe, mais ils gagnent sur la durée du travail. Le conducteur allemand peut travailler plus longtemps que le conducteur français. Pour un transport Allemagne du Sud – Barcelone, un conducteur allemand met 2 jours, le conducteur français, 2 jours ½ » (M. CHALOT).
- « Notre différence de productivité avec l'Allemagne : - 20 % pour la France » (M. CHALOT)
- « Il y a en Allemagne un très grand nombre d'entreprises de transport mono-salariales, la profession est bien plus atomisée qu'en France : le petit transporteur roulera à n'importe quel prix, ou bien il sera pris en sous-traitance ».

- « D'ailleurs, de jeunes conducteurs allemands viennent en France pour se faire embaucher : s'ils cotisent 25 ans chez nous, ils peuvent prendre leur retraite, comme les nôtres, à 55 ans. Ils en ont marre de rouler 250 h par mois en Allemagne, alors qu'ils ne font que 180 h en France (M. MATHIS).
- « Mais un de nos grands soucis, en Alsace, c'est le poids des « spéditeurs » (*commissionnaires du transport*) allemands. Ils cassent les marchés, même en France » (M. MATHIS)
- « Le Français est payé à l'heure, l'Allemand au forfait ». (M. CHALOT)
- « Le plus grand opérateur du transport européen, voire mondial : la Deutsche Post qui a racheté DHL, DANZAS, etc... et est le plus grand affréteur d'Europe » (M. SALINI).
- « Les Allemands s'implantent depuis plusieurs années dans les pays de l'Est » (M. SALINI)
- « La France et l'Allemagne sont au centre de l'Union européenne : nous avons des intérêts comparables dans le domaine des transports. Il nous faut nous concerter avant les Conseils des Ministres du Transport, car les défis sont importants et il faut favoriser le développement, en Europe, d'une zone attractive pour la logistique et les entreprises de logistique. C'est une priorité des autorités allemandes pour le moyen terme. Les autorités allemandes souhaitent une réflexion commune franc-allemande sur ce thème » (VON RANDON).
- « Ce n'est pas en donnant aux entreprises des garanties nationales qu'on pourra préparer l'avenir. Il faut accepter les changements structurels provoqués par le marché » (VON RANDON)
- « L'harmonisation européenne n'existe pas en matière de taxes, de gazole, de social et de salaires. Il faut d'abord régler cette question dans l'Europe des 15. L'urgent, c'est l'harmonisation des taxes, la fiscalité et des règles du travail » (M. STOCKER – BGL – Allemagne)
- « Le social en France : les entrepreneurs allemands considèrent qu'il n'est pas bon ». (M. STOCKER)
- « La France doit aussi se préoccuper de ses infrastructures. C'est une question essentielle pour les transporteurs et pour l'économie ». (M. STOCKER)
- « Un Allemand coûte 10,2 € de l'heure, mais est nettement plus productif. Un Français coûte 7,85 € de l'heure, mais est nettement moins productif (SCHNEBELEN)
- « Les entreprises allemandes n'ont pas de contrôle en entreprise, mais sur la route, ce qui facilite la vie de l'entreprise ». (SCHNEBELEN)

« La structure des entreprises de transport allemandes est la suivante :

54 % ont de 1 à 3 véhicules

31 % ont de 4 à 10 véhicules

15 % ont plus de 10 véhicules » (M. VORRATH).

- « Pour les sanctions, la France a un système pénal. L'Allemagne un système de sanctions administratives. En Allemagne, le montant des sanctions est élevé et les cas d'immobilisation des véhicules nombreux. Le véhicule est retenu jusqu'à ce que l'amende soit réglée. Environ 11.000 véhicules sont immobilisés par an ». (M. VORRATH).

Une étude de la DRE Alsace.

A la demande de la Direction Régionale de l'Équipement d'Alsace, le Département des études et recherches de l'Institut pédagogique du transport et de la logistique, a réalisé, en juillet 2002 une volumineuse étude des distorsions de concurrence dans les TRM entre la région Alsace et les Länder allemands limitrophes.

Nous citons ici quelques éléments de comparaison retenus dans cette étude, livrés par des chefs d'entreprises français.

Pour les transporteurs alsaciens, il n'y a pas de secret :

« c'est parce que les conducteurs allemands font plus d'heures (efficaces) et de kilomètres dans le mois (...) et que la durée de vie du véhicule est plus longue (...) et parce que nous payons des heures supplémentaires et/ou des repos compensateurs, alors que les Allemands ne savent pas ce que c'est ».

« En pratique, le chauffeur allemand est payé au rendement, parce que le salaire est forfaitaire, qu'il n'y a pas de calcul ni de taux horaire, alors que chez nous, c'est tant d'heures au salaire de base, plus tant d'heures à + 25 %, plus tant d'heures à + 50 %, plus les RTT. »

« Parce qu'ils ont une meilleure productivité, même si le coût fiscal du véhicule est plus élevé ; sur 220 heures/mois, le conducteur français conduira environ 170 heures alors que l'Allemand roulera 200 heures, soit 30 heures de conduite de plus par mois, soit 1.800 Km s'il a une vitesse commerciale de 60 Km/h ».

« Les Allemands ne comptabilisent pas les temps d'attente ; sachant que le coût salarial représente 30 à 40 % du coût du transport, passer de 140 heures à 160 heures représente un gain de productivité de 10 % » ; au motif de modalités différentes d'affectation des temps « les Allemands vont faire jusqu'à 60 – 65 heures par semaine, soit 10 heures de différence (...) ce qui lui permet de faire couramment 950 Km/jour ou plus, soit 4.000 à 5.000 km/semaine alors que nous, avec une vitesse commerciale de 72 km/h, on arrive à 12.000 km/mois quand un conducteur allemand en fait 22.000 et jusqu'à 22.500, moyennant quoi, sur un Nantes-Munich, ils sont 30 % moins chers ».

« Un Français, en zone longue, va faire 213 heures/mois, soit 10 à 12.000 km selon les routes, en navette, avec 2 conducteurs, on va faire 20.000 à 22.000 km, mais avec un surcoût de 7 à 8 % pour conduite de nuit ». ... et « en heures supplémentaires, ça va nous faire 2 semaines de repos compensateur ».

« En France, un conducteur va faire 3.000 à 3.500 km (par semaine) et il veut rentrer en fin de semaine, en Allemagne, il fait 4.000 à 4.500 km et accepte d'être sur la route 2 à 3 semaines, d'où un coût inférieur de 15 à 20 % . »

« Un conducteur allemand peut faire 280 à 320 heures de travail (effectif) par mois et jusqu'à 350 si on ne vérifie que les disques présents dans le véhicule (...) alors que pour un français, sur 220 heures de travail, sachant que mise à disposition et attentes représentent jusqu'à 35 à 45 %, on trouve au mieux un total de 175 à 180 heures de conduite » assure un interlocuteur, et tel autre de renchérir que chez lui, c'est « 165 heures de conduite + (+ ou -) 40 heures de mise à disposition, ça me fait au mieux 12.000 km par mois ».

« En Allemagne, en trafic grandes distances, pour une amplitude de 240 heures de travail par mois (*12 heures x 20 jours*), le conducteur conduira 180 à 190 heures » ; en fait, la situation est plus « avantageuse » encore puisqu'un sondage réalisé par le BZG fait apparaître qu'une amplitude réelle en transport longues distances est, compte tenu des modalités de décompte des temps de l'ordre de 260 à 360 heures.

Et tel autre d'enfoncer le clou « sur 220 heures mes conducteurs longue distance font au maximum 170 à 180 heures de conduite, soit 10.000 à 12.000 km par mois, pendant ce temps, l'Allemand effectuera 18 à 19 .000 kilomètres »

« La productivité d'un conducteur allemand (longue distance) peut être estimée comme suit : 12.000 à 15.000 km/mois x 10 mois (*8 semaines de congés payés*), soit jusqu'à 150.000 km/an, soit 180.000 km par véhicule et par an si vous avez assez de conducteurs ». Et on est là dans une hypothèse modérée, puisque les distances mensuelles (*et annuelles*) peuvent être bien supérieures.

Dans la pratique, c'est sur les trafics aux distances plus élevées, et/ou les durées des temps contraints non productifs (*attentes avant chargement ou déchargement, temps passé avant rechargement*) sont les plus fortes, que le différentiel en termes de kilométrages potentiels est le plus favorable aux Allemands (*et aux Belges et Hollandais*).

On voit au travers de cette étude que les conducteurs allemands peuvent réaliser en moyenne globalement 15 à 30 % de distance de plus que les conducteurs français, ce qui induit évidemment des coûts plus bas puisqu'en fait, « plus est grande la distance, plus le coût de revient baisse ; mais surtout, les modalités d'appréhension des temps de travail permettent aux transporteurs allemands de proposer des délais impraticables en respectant la réglementation nationale française ; les mêmes causes produisent en plus d'autres effets. Même si le prix était le même, le transporteur allemand peut proposer (*sous l'angle des délais*) un service que le Français ne peut pas assurer ».

« Ce qui est en cause ici, c'est l'amplitude ou plus exactement, à la fois les temps de travail spécifiques à la France du fait d'une réglementation nationale plus contraignante... et des modalités différentes d'affectation des temps de travail dans le calcul de l'amplitude. Du fait de ces modalités de calcul, les Allemands ont des temps de travail qui permettent de faire en 1 jour ce qu'un Français mettra 1,5 jours à réaliser ».

Et d'accumuler les exemples : « Sur un Lyon – Fribourg, un Allemand fait 4 tours en respectant la règle (*ou plus précisément son interprétation*) allemande, dans le même temps qu'un Français ne peut faire que 3 tours, du fait des décomptes (*ou non*) des temps d'attente de chargement et de livraisons ».

Un Allemand fait son « chargement à 16 heures, jour A à Barcelone, déchargement jour B à 14 heures en Alsace (*sachant que*) le trajet nécessite 15 heures de conduite lorsqu'on respecte la vitesse (...) ; le camion aura produit 1.000 € en (*moins de*) 24 heures alors que nous (*alsaciens*) en demandant à nos conducteurs de manœuvrer correctement leur chronotachygraphe, nous mettrons 1,75 jours pour faire la même chose ».

« Un Allemand qui charge dans l'après-midi pourra être le lendemain matin à l'ouverture d'un site distant de 1.000 km ». « Impossible pour un Français de faire Bregenz-Paris chargé le soir, livré le lendemain alors que les Allemands le proposent couramment (...) pareil pour un Autriche-Landes, chargé le vendredi soir, départ lundi matin pour livraison le mardi. » « Un Français ne peut pas faire Mulhouse – Francfort - Strasbourg (*puis retour sur Mulhouse*) dans les temps, alors que pour un Allemand, ça ne pose pas de problème ».

On voit bien, à la lecture des exemples, que les concurrents badois ne peuvent réaliser de telles performances qu'une prenant des libertés avec les règlements communautaires, ou tout au moins en les interprétant : on est là dans le champ de l'interprétation du 3820/85, qui n'est pas exempt de possibilités de controverse.

En fait, une fois de plus, on en revient à l'affectation des heures d'attente : « pour un conducteur français, l'amplitude maximale est de 13 heures sur 24 heures, soit 11 heures de repos journalier, pour un conducteur allemand, la notion d'amplitude n'existe pas dans les faits, puisqu'il n'utilise que tout à fait exceptionnellement la position « travail-mise à disposition » de son chronotachygraphe ».

« C'est la faute aux modalités de décompte des temps (...) un chauffeur allemand qui a 4 ou 5 heures d'attente avant chargement – ce qui n'est pas rare chez tel ou tel chargeur ou sur une plate-forme du spéditeur – considère et enregistre sur son disque, qu'il est en repos, alors que le chauffeur français, au motif de l'amplitude, ne peut pas faire sa journée après ça ». S'y ajoute un autre effet induit : « quand nous (*Français*) sommes en recherche de fret de retour, on accepte d'attendre ½ journée, ou selon la distance, jusqu'à 1 jour, pour recharger, alors qu'un Allemand n'hésitera pas à faire 200 à 300 km à vide, parce qu'il dispose des heures de conduite ».

Le phénomène prend des « proportions dantesques » lorsqu'on est dans le cas d'un double équipage, dont le conducteur qui ne conduit pas n'est pas payé pendant ce temps : « nous chargeons à Wörth (Bade) le vendredi pour Madrid, le véhicule de Willy Betz part tout de suite, le samedi soir, il est à la frontière espagnole et il décharge le lundi matin, notre véhicule part le dimanche soir et arrive le mardi ou le mercredi matin ».

Le constat prend plus d'ampleur encore dans la pratique, lorsque l'on sait que nombre de « conducteurs allemands ont avec eux des carnets d'attestation d'activité et formulaires pré-tamponnés, qu'ils complètent (*en tant que de besoin*), ce qui leur permet de « prouver » qu'ils viennent de prendre la route et qu'avant ils étaient en congé ou en maladie ». Les Allemands eux-mêmes reconnaissent que ces pratiques ne sont pas rares, même si on ne peut pas considérer qu'elles sont réellement généralisées.

2. L'ESPAGNE

- « Il y a 215.000 entreprises de transport en Espagne ».
- « Le cabotage espagnol dans le sud-est : une catastrophe ! et une invasion, mais les petits Espagnols commencent à avoir des problèmes eux aussi » (M. RENAUD, transporteur).
- « Le coût d'un camion espagnol : 16.500 € par mois. On peut faire du travail à des véhicules espagnols, et on n'a pas à acheter les véhicules. De plus en plus de transporteurs espagnols emploient des chauffeurs des pays de l'Est. En France, on est limité à 210 h de conduite, en Espagne, il n'y a pas de limite » (M. BOUYER).
- « Un véhicule des pays de l'Est, en particulier de la Hongrie, coûte 3.000 € de moins, en Espagne, par mois. De nombreux transporteurs espagnols s'en servent déjà » (M. BOUYER)

- « Les Espagnols ont toujours sur nous un avantage compétitif, mais ils ne le garderont peut-être pas » (M. LEANDRI)
- « L'Espagne a les plus faibles taxes annuelles sur les véhicules et le parc de véhicules le plus archaïque d'Europe » (M. SALINI).
- « L'Espagne : + 269 % d'augmentation du nombre de camions dans le transport international depuis 10 ans » La Commission.
- « En Espagne, un salaire minimum est défini par décret royal pour toutes les professions. Des accords professionnels en définissent souvent d'autres, qui sont supérieurs. Dans le TRM, les accords sont provinciaux. Les salaires de référence sont définis au mois ou à la journée : » (Cahiers de l'Observatoire).

3. L'ITALIE

- « Il y a 250.000 entreprises de transport en Italie, dont 200.000 artisans prêts pour la sous-traitance » (M. SALINI)
- « Les Italiens sont plus chers que nous : ils ont une tarification officielle. En national, ils sont à 3.000 liras du Km. Les Syndicats sont très puissants et arrivent sans peine à faire pression sur les transporteurs, ou bien à les bloquer » M. MATHIS, qui ajoute « En dessous de Florence, aucun étranger ne peut charger. En Sicile, on ne vous donnera même pas un carton d'oranges à transporter »
- « Le conducteur italien coûte plus cher que le Français. Il y a une obligation conventionnelle à payer au 14^{ème} mois réparti sur l'année. » (M. MATHIS)
- « Aujourd'hui, le pavillon français est toujours excédentaire avec l'Italie. Il y a 10 ans, 70 % de part de marché français, aujourd'hui moins de 55 %. Une telle évolution ne s'était plus produite depuis 30 ans » (M. FOURNIER)
- « En réalité, l'Italie ne progresse pas. Le pavillon augmente certes en tonnes-kilomètres, mais la balance de change effectif directeur du transport routier se creuse et on assiste au rachat de nombreuses entreprises italiennes par des entreprises étrangères » (M. SALINI)
- « La question de la survie du transport italien se pose au FEDER TRASPORTO » (M. SALINI)

4. LA BELGIQUE

- « En Belgique, le transporteur est aidé, pour l'achat de son véhicule, il est exonéré de charges sociales pendant 3 ans, et de plus, il ne subit aucun contrôle fiscal pendant ces 3 ans » affirme M. BOUYER qui a lui-même ouvert une succursale en Belgique.
- « Le coût social du conducteur belge est plus élevé qu'en France, mais il conduit 450 à 560 heures par mois, et il est motivé ». (M. BOUYER)
- « En Belgique, il manque actuellement 4.000 chauffeurs, aussi les patrons cherchent-ils des chauffeurs venus de l'Est, et fournis par de véritables agences d'intérim. Car, en Belgique comme en Hollande, on peut payer les chauffeurs au prix de leur pays d'origine : ils coûtent 1.000 € tout compris par mois. Et en plus, pour eux, c'est le pactole ! » (M. BOUYER)
- « En Belgique, les salaires de référence sont définis dans un accord collectif national. La référence est horaire. Le conducteur d'un véhicule de plus de 15 tonnes doit justifier d'une expérience d'au moins 5 ans » (Cahiers de l'Observatoire)

5. LES PAYS BAS

- « Les Hollandais sont parmi les transporteurs les plus chers d'Europe. Or, ils sont sur le marché. Ils ont la meilleure productivité, des parts importantes, sont très actifs et gagnent sur la durée du travail » (M. FOURNIER)
- « Les transporteurs les plus compétitifs ne sont pas ceux qu'on croyait et qu'on craignait : ce sont les Hollandais qui sont pourtant parmi ceux qui paient les charges les plus grandes. Ils transportent 30 % du fret européen » (M. SAVY)
- « Si les Hollandais sont les leaders, c'est à la qualification de leur personnel, à leur compétence, à leur qualité de service, à leur qualité commerciale, à leur efficacité qu'ils le doivent. Leurs conducteurs sont bacheliers, multilingues et très bien payés » (M. SAVY)
- « La maîtrise des trafics est, aujourd'hui, aux mains des commissionnaires du transport hollandais ou belges » (M. FOURNIER)
- « Les Hollandais ont les charges et salaires les plus élevés d'Europe » (M. SALINI)

D. 40 OU 44 TONNES

Malgré la directive 96/53/CE qui fixe le poids total en charge autorisé d'un véhicule articulé à 5 essieux ou plus à 40 tonnes en trafic international, la charge par essieu est différente d'un pays à l'autre, l'Union laissant à chaque état membre libre de fixer des limites supérieures en trafic national. Le poids total en charge autorisé varie donc suivant qu'on se déplace en France (40 T), en Belgique (44 T), en Hollande (50 T), en Suède (60 T), au Danemark (à 48 T).

L'Allemagne, l'Autriche, la Grèce, l'Irlande, le Portugal et l'Espagne sont également à 40 T.

En France, en cas de transport combiné, le véhicule est, s'il a au moins 5 essieux, autorisé à rouler à 44 T pour compenser le poids du conteneur. Par ailleurs, un décret du 7 janvier dernier autorise certains véhicules routiers à circuler à 44 tonnes pour les pré et post acheminements des ports maritimes.

« Pour le vrac, on économise 15 % si on passe à 44 T ou bien on gagne 15 % de productivité, cela donnerait un peu d'oxygène aux transporteurs français », soutiennent la FNTR, TLF, l'UNOSTRA.

« 44 tonnes, c'est une partie de la réponse des professionnels aux problèmes d'encombrement du réseau et de la pollution. On est dans la politique et la psychologie », estime pour sa part, M. MICHEL.

« Si l'on va à 44 tonnes, il faut le lier à une norme EURO » pense M. THOMAS.

« On est franchement ridicules avec nos 40 T quand on fait le même trafic qu'un belge ou un hollandais ». (UNOSTRA).

« Les véhicules actuels sont tous conçus pour 44 tonnes sans ajouter un essieu et sans modifier les normes techniques », insiste M. DENEUVILLE.

Le débat est lancé, mais le 44 tonnes a ses détracteurs.
Avec des points de vues techniques tranchés :

« Le 44 tonnes pose le problème de chargement exagéré sur l'essieu moteur. L'arrière du tracteur peut subir un effet de basculement », estime M. GROSSKOST.

« Rien ne justifie le 44 tonnes » dit pour sa part M. DOBIAS.

« L'usure de la route progresse à la puissance 5 de la charge à l'essieu », explique M. SAVY.

« Le 44 tonnes est en réalité une référence de la SNCF. C'est la charge d'un wagon normalisé, et c'est donc une alternative au mode ferroviaire globalement défaillant dans l'Union européenne, expliquent MM. ROHLMANN, transporteur et SCHILDKNECHT – AUTF.

« Pour certains transporteurs, cela impliquerait de changer son matériel et poserait de sérieux problèmes d'investissements dans un contexte économique difficile » estime M. SCHNEBELEN.

« le passage à 44 tonnes ne serait pas rémunéré, estime M. BRIOIS, le bonus serait intégralement récupéré par les chargeurs ».

« Celui qui profitera rapidement d'un supplément de volume ou de poids ce sera l'affréteur. En 6 mois, les transporteurs auront rétrocédé la surcapacité aux chargeurs » confirme M. SAVY.

« Une libéralisation du tonnage est impensable » conclut pour sa part Mme de PALACIO. Il faut rester à 40 tonnes (*13 tonnes par essieu*) là où c'est encore possible ! »

E. DIMENSIONS : il manque 20 cm !

Les dimensions des véhicules sont fixées par la directive 96/53/CE concernant le trafic national et l'international.

Largeur : 2,55 m (*2,60 pour les super structures des véhicules frigorifiques*).

Longueur : 12 m pour un camion ou une remorque
16,5 m pour un ensemble articulé
18,75 m pour un train routier.

Les transports frigorifiques, devant respecter des règles et normes d'hygiène particulièrement précises, se rendent compte que leurs véhicules auraient besoin, en longueur d'un allongement de 20 cm, comme ils ont eu droit à une petite sur-largeur.

En effet, il leur manque 20 cm pour installer un compartimentage permettant d'obtenir plusieurs niveaux de froid, une cloison isolante supplémentaire, et la demande formulée lors de notre visite dans l'entreprise des frères RENAUD semble justifiée et est d'ailleurs partagée et soutenue par toute leur interprofession.

F. DE QUINZE A VINGT-CINQ

Au 1er mai 2004, dans 2 mois donc, l'Union européenne passera de 15 à 25 membres avec l'adhésion de la Pologne, de la Hongrie, la Slovénie, la République Slovaque, l'Estonie, la Lettonie, la Lituanie, la République Tchèque, Malte et Chypre.

Les négociations sont ouvertes avec la Bulgarie et la Roumanie en prévision de leur adhésion en 2007.

Malte et Chypre, de par leur situation géographique, ne sont bien entendu pas directement concernés par le TRM.

Les dix nouveaux pays entrants en 2004 représentent 75 millions d'habitants, avec cependant des différences considérables : 400.000 habitants à Malte et près de 30 millions pour la Pologne, pays qui à lui seul représente près de la moitié de la population des dix pays entrants dans l'UE. On estime à 300.000, le nombre de créations d'emplois pour répondre aux nouveaux besoins et débouchés engendrés par cette intégration.

En termes de pouvoir d'achat, la moyenne des dix, qui les place à 46 % des revenus des 15 pays de l'UE, masque de fortes disparités par exemple entre Chypre (88 %) et la Lettonie (32 %) ou la Pologne (39 %). En moyenne, la richesse par habitant de ces pays se situe en deçà de la moyenne européenne, seuls 3 PECO dépassent ce seuil, la Slovénie, la Hongrie et la République Tchèque.

L'intégration économique de ces pays de l'UE est un processus en partie déjà réalisé, ainsi que l'illustre le fait que la zone PECO réalise les deux tiers de ses échanges avec l'UE.

Aujourd'hui, la France détient environ 6 % de parts de marché dans ces pays et escompte avec l'ouverture, gagner à moyen terme de 2 à 3 points. En 10 ans, nos échanges avec cette zone ont augmenté de près de 15 %. En tant qu'investisseur, la France est bien représentée et occupe le 3^{ème} rang des investissements. Par pays, c'est la Pologne qui vient en tête des implantations françaises, suivie de la République Tchèque, de la Hongrie et de la Slovaquie, notre implantation étant marginale dans les autres pays.

Avec ces pays candidats, comme avec l'ensemble des pays tiers de l'UE, les trafics routiers de marchandises pour le compte d'autrui sont aujourd'hui contingentés.

- **La libéralisation du trafic international**

A compter du 1^{er} mai 2004, tous les trafics internationaux réalisés au sein de l'UE par les transporteurs ressortissants des 25 états de l'UE seront libéralisés. Ils seront effectués sous couvert de la licence communautaire. Les accords bilatéraux existant en matière de transport routier deviendront donc sans objet.

L'élargissement ne devrait pas, au moins dans un premier temps, provoquer un accroissement majeur des trafics internationaux. Ceux-ci existent déjà, ils sont réalisés sous couvert d'autorisations bilatérales de transports ou d'autorisations CEMT.

Il est à noter que le nombre des autorisations bilatérales, fixé dans le cadre des commissions bilatérales entre la France et chacun des futurs états membres, a été au cours des dernières années augmenté progressivement afin d'anticiper cette libéralisation du trafic international.

- Le cabotage ne sera libéralisé qu'au terme d'une période transitoire

Libéralisé au sein de l'UE des 15 depuis le 1^{er} juillet 1998, le cabotage est soumis, en vertu du traité d'adhésion, à une période transitoire pour les nouveaux états membres, excepté pour la Slovaquie, Malte et Chypre.

Pour la République Slovaque, l'Estonie, la Lituanie, la Lettonie et la République Tchèque, la période transitoire est fixée à 2 ans à compter de l'adhésion, cette période peut être prolongée pendant 2 ans maximum pour les états membres qui le souhaitent puis une nouvelle fois pour une année supplémentaire (2 + 2 + 1).

Pour la Pologne et la Hongrie, la période transitoire est de 3 ans avec possibilité de prolongation d'une durée maximum de 2 ans (3 + 2).

Durant les périodes transitoires, le cabotage n'est pas autorisé sauf accord bilatéral (*accordé entre l'Allemagne et la Pologne*).

Le traité d'adhésion prévoit d'autres dispositions transitoires dans le domaine du transport routier (*contrôle technique, chronotachygraphe, capacité financière...*). Mais ces dispositions, pour la quasi totalité d'entre-elles, ne s'appliquent qu'au transport intérieur des nouveaux états membres et n'ont aucune répercussion sur le transport international.

- les clauses de sauvegarde

Le traité a prévu des clauses de sauvegarde générales. Il existe aussi des clauses de sauvegarde particulières à certains domaines : c'est le cas du chapitre transport qui prévoit une clause de sauvegarde relative au cabotage.

Les clauses, générales ou particulières, ont pour objectif de permettre de suspendre provisoirement un certain nombre de dispositions liées au marché unique, en particulier le cabotage, au cas où la mise en œuvre de ces clauses répond à des règles précises et très strictes, tout état membre connaîtrait des perturbations graves dans son marché national du fait du cabotage. Cet état membre pourra ainsi demander à la commission de suspendre en totalité ou en partie la libéralisation du cabotage.

De même, un état membre actuel peut demander, précise l'article 37 à être autorisé à adopter des mesures de sauvegarde à l'égard de l'un ou de plusieurs états membres.

X. LES 8 PAYS « ROUTIERS » ENTRANTS

A. CONSTAT

On trouvera la fiche technique TRM de chacun des pays qui font leur entrée dans l'Union européenne :

Il s'agit :

- 1. ESTONIE**
- 2. HONGRIE**
- 3. LETTONIE**
- 4. LITUANIE**
- 5. POLOGNE**
- 6. SLOVAQUIE**
- 7. SLOVENIE**
- 8. REPUBLIQUE TCHEQUE**

1. ESTONIE

Population : 1,4 millions d'habitants
Capitale : Tallinn – 400.000 habitants
Salaire moyen brut mensuel : 400 € en 2002

SITUATION ECONOMIQUE

	<u>2001</u>	<u>2002</u>
PIB : en Mds € courants	6,2	6,8
Taux de chômage : en % de la population active	12,6	10,3

Plus de 7.000 sociétés étrangères immatriculées au registre du commerce (*dont 30 sociétés françaises employant 2.400 personnes*) – La France représente 0,6 % des investissements et est le 13^{ème} investisseur.

La Finlande demeure le 1^{er} partenaire avec 20,3 % des échanges. L'Allemagne est maintenant le second fournisseur et le 3^{ème} client avec 10,7 % des échanges. La Suède est le 2^{ème} client avec 12 % des échanges et le 3^{ème} fournisseur.

Les échanges commerciaux franco-estoniens ont progressé de 4,3 % en 2002. La France rétrograde au 12^{ème} rang des fournisseurs, malgré une progression de ses ventes (+ 17 %) et de sa part de marché (2,6 %). Elle est le 13^{ème} client de l'Estonie (1,4 % des ventes estoniennes).

TRANSPORT

Evolution du commerce extérieur entre la France et l'Estonie entre 2001 et 2002 : en millions d'€.

2001 : 229 2002 : 239 → + 4,32 %

Trafics internationaux routiers entre la France et l'Estonie : en tonnage

2001 : 62.000 2002 : 94.000 → + 51,01 %

Affectée par le ralentissement économique des pays nordiques et des autres partenaires de l'UE, l'économie estonienne assure une croissance supérieure aux pays de l'UE et à la moyenne des PECO.

2. HONGRIE

Population : 10,2 millions d'habitants
Capitale : Budapest (1,2 millions d'habitants)
Salaire moyen brut mensuel : 504 € en 2002

SITUATION ECONOMIQUE

	<u>2001</u>	<u>2002</u>
PIB : en Mds € courants	58,8	69,9
Taux de chômage : en % de la population active	5,7	5,8

La France est le 4^{ème} partenaire commercial de la Hongrie derrière l'Allemagne, l'Autriche et l'Italie.

La France est le 5^{ème} fournisseur de la Hongrie (4,7 %) derrière l'Allemagne (24,9 %), l'Italie (7,9 %), l'Autriche (7,4 %), la Russie (7 %) mais elle est talonnée par le Japon et les USA.

La France est le 3^{ème} investisseur grâce à ses grands groupes.

Présence française en Hongrie en 2001 : 214 filiales et environ 49.000 salariés (Accor, Auchan, Bonduelle, Cora, Danone, EDF, GDF, Hachette distribution, Michelin, Sanofi-Synthélabo, Servier, Total Fina Elf et Vivendi).

Nos échanges bilatéraux ont continué à progresser et notre solde déficitaire s'est réduit.

TRANSPORTS

Evolution du commerce extérieur entre la France et la Hongrie : en milliards d'€

2001 : 3,85 2002 : 3,86 → + 0,47 %

Trafics internationaux routiers entre la France et la Hongrie : en tonnage

2001 : 568.000 2002 : 609.000 → + 7,16 %

- ▶ 30 % des parts de marché sont détenues par des opérateurs locaux privés
- ▶ parts de marché des entreprises françaises de transport limitées à 3 %
- ▶ 66 % des échanges se font avec l'UE dont 60 % avec l'Allemagne et 2 % avec la France
- ▶ l'activité est organisée par des sociétés d'expédition
- ▶ 95 % des entreprises ont moins de 5 camions (*âge moyen des véhicules : 8,8 ans*)
- ▶ présence française avec en particulier Calberson et Danzas
- ▶ développement de la messagerie, logistique, express.

3. LETTONIE

Population : 2,3 millions d'habitants
Capitale : Riga (environ 800.000 d'habitants)
Salaire moyen brut mensuel : 300 € en 2002.

SITUATION ECONOMIQUE

	<u>2001</u>	<u>2002</u>
PIB : en Mds € courants	8,5	8,9
Taux de chômage : en % de la population active	12,8	12,3

Pratiquement sans ressources naturelles en dehors du bois, l'économie est centrée sur les services qui représentent plus de 70 % du PIB. Ceux-ci concernent en priorité le transport de marchandises de et vers la CEI et le transit routier.

40 entreprises françaises sont implantées en Lettonie : 1.150 emplois générés, la France est le 37^{ème} investisseur.

L'UE est toujours le 1^{er} partenaire commercial (60,4 % des exportations et 53 % des importations en 2002).

Avec 16,4 % des échanges, l'Allemagne demeure le 1^{er} partenaire : en tant que fournisseur (17 %), en tant que client (15,5 %).

La France est devenue le 13^{ème} client et reste le 12^{ème} fournisseur de la Lettonie au 1^{er} semestre 2002. En 2002, elle ne représente que 2,4 % des échanges avec la Lettonie.

TRANSPORTS

Evolution du commerce extérieur entre la France et la Lettonie : en millions d'€

2001 : 323 2002 : 212 → - 34,33 %

Trafics internationaux routiers entre la France et la Lettonie : en tonnage

2001 : 54.936 2002 : 72.023 → + 31,10 %

L'administration des routes lettones a connu récemment une importante restructuration. En juin 2002, le gouvernement a adopté le concept de contrôle des transports routiers qui divise cet organisme en deux entités : une inspection des transports routiers, responsable des contrôles et une agence des transports routiers chargée de délivrer les licences.

La Lettonie bénéficie d'une situation favorable dans une zone en pleine expansion, d'une main d'œuvre peu chère et bien formée et d'une fiscalité attrayante.

4. LITUANIE

Population : 3,5 millions d'habitants
Capitale : Vilnius (554.000 d'habitants)
Salaire moyen brut mensuel : 324 € en 2002.

SITUATION ECONOMIQUE

	<u>2001</u>	<u>2002</u>
PIB : en Mds € courants	13,4	14,6
Taux de chômage : en % de la population active	17,0	13,6

L'UE reste le premier partenaire de la Lituanie (46,4 % des échanges).

A l'import/export, la Russie se maintient au rang de premier partenaire commercial de la Lituanie devant l'Allemagne, le Royaume Uni, la Lettonie, la Pologne, la France venant au 7^{ème} rang.

Le Royaume Uni est le 1^{er} client (13,5 % du total), précédant la Russie (12,1 %) et l'Allemagne (10,3 %).

Du côté des fournisseurs, la Russie conserve sa 1^{ère} place (21,4 % du total) et précède l'Allemagne (17,2 %), puis arrivent l'Italie, la Pologne, la France (5^{ème} rang), le Royaume Uni, la Suède et le Danemark.

Les échanges commerciaux entre la France et la Lituanie ont connu une évolution modeste de 7,6 % en 2002. La Lituanie est devenue notre 63^{ème} fournisseur et notre 78^{ème} client.

La France est le 16^{ème} investisseur : on recensait fin 2002, 60 entreprises françaises en Lituanie. A l'avenir, cette position devrait s'améliorer.

Les privatisations sont relancées : énergie et transport notamment.

TRANSPORTS

Evolution du commerce extérieur entre la France et la Lituanie : en millions d'€

2001 : 615 2002 : 654 → + 6,44 %

Trafics internationaux routiers entre la France et la Lituanie : en tonnage

2001 : 190.000 2002 : 212.000 → + 11,5 %

La Lituanie connaît une période de croissance soutenue qui devrait se prolonger jusqu'en 2005.

En 2002, le PIB a augmenté de 6,7 % grâce, en particulier, au dynamisme de la consommation intérieure. Si le solde de la balance commerciale s'est légèrement dégradé, le pays a enregistré une inflation très basse en 2002 et le chômage a amorcé une décrue qui devrait être durable. Le déficit budgétaire a été contenu en 2002. Globalement, la situation financière du pays reste saine.

5. POLOGNE

Population : 38,6 millions d'habitants
Capitale : Varsovie (1,6 millions d'habitants)
Salaire moyen brut mensuel : 553 € en 2002.

SITUATION ECONOMIQUE

	<u>2001</u>	<u>2002</u>
PIB : en Mds € courants	196,7	202,0
Taux de chômage : en % de la population active	18,2	19,9

L'UE représente respectivement 61,9 % des importations et 60,68 % des exportations.

Les échanges avec les PECO et la CEI demeurent stables : 16,7 % des importations et 18,5 % des exportations.

La France (7 %) est le 4^{ème} fournisseur de la Pologne, derrière l'Allemagne (24 %) et l'Italie (8,2 %).

La France est le 2^{ème} client de la Pologne loin derrière l'Allemagne.

TRANSPORTS

Evolution du commerce extérieur entre la France et la Pologne : en milliards d'€

2001 : 5,69 2002 : 6,24 → + 9,67 %

Trafics internationaux routiers entre la France et la Pologne : en tonnage

2001 : 1.687.000 2002 : 1.808.000 → + 7,17 %

- ▶ 43 % des entreprises polonaises ont moins de 10 véhicules de + de 3,5 tonnes
- ▶ parc : les 2/3 ont plus de 9 ans mais tendance à la modernisation
- ▶ part de marché : 60 % d'opérateurs locaux ou privés dont 70 % en compte propre et 30 % professionnels du transport.
- ▶ Existence de filiales de groupes allemands, hollandais et français.
- ▶ Marché dominé par les entreprises allemandes (Willy Betz), présence française faible.

La Pologne demeure, malgré les difficultés conjoncturelles, un marché stratégique pour nos entreprises : taille du marché, extraordinaire capacité d'adaptation de son économie, proximité géographique, économique et culturelle avec l'Europe.

Le rythme de croissance pour 2003 pourrait toutefois atteindre 2,6 à 2,8 %. Nos échanges devraient poursuivre leur progression.

VISITE A VARSOVIE

Il n'était pas possible, dans le cadre d'une mission comme celle-ci, d'aller interroger des responsables ou des professionnels du transport de chaque pays entrant. Nous avons choisi la Pologne, car c'était le pays entrant le plus peuplé, l'un des plus actifs et des mieux organisés dans le domaine du TRM.

Nous avons découvert une chose surprenante : les professionnels du transport polonais et les autorités responsables expriment d'abord leur crainte devant l'élargissement et l'ouverture, car s'il ne semble pas avoir de problème pour les grosses sociétés travaillant déjà à l'international, la plupart des petites et moyennes entreprises travaillant en national ont, elles, des parcs de véhicules non conformes aux normes européennes et ne sont pas, de leur propre aveu, performantes dans le domaine de la logistique, et considèrent donc que les Français représentent pour eux, dans ce domaine, un véritable danger.

Se pose également pour beaucoup d'entreprises polonaises, le problème de la capacité financière. Beaucoup de propriétaires-conducteurs, nous dit le Ministre adjoint aux Transports, M. Witold GORSKI, ont dû abandonner leur profession ou devenir sous-traitants.

Les syndicats de transporteurs expriment les mêmes craintes que le Ministre. Ils ont peur des conséquences de l'ouverture et particulièrement ce qui nous semble très étonnant, des entreprises françaises !

Les transporteurs polonais ont une autre peur : celle d'être moins performants que les Allemands, dit encore M. GORSKI, qui, par contre, se veut rassurant : « Un l'afflux de conducteurs polonais dans les pays des 15 ? C'est une crainte sans véritable fondement. »

« Vous savez, nous avons en fait les mêmes problèmes que vous : une fiscalité carrément démesurée à laquelle s'ajoute une nouvelle taxe sur les routes, des prix de carburant qui augmentent c'est la même chanson partout, en Pologne comme ailleurs ».

Le président de la ZMPL (*Union des transporteurs routiers internationaux de Pologne, M. Jan BUCZEK*), organisation affiliée à l'IRU, indique pour sa part que la décision d'adhérer à l'Union européenne est d'ordre politique et qu'elle a été selon lui, prise sans concertation.

La Pologne est entre deux structures différentes : l'Europe d'un côté, de l'autre les pays de l'Est, ce qui constituait pour eux un double profit, compte-tenu de l'afflux du transport de transit. « Mais avec l'ouverture, c'est la panique : nous voyons des entreprises étrangères s'installer chez-nous et nous prendre des parts de marché. Le processus de privatisation des entreprises de transport polonaises ne remonte qu'aux années 1990, et ce sont des entreprises étrangères qui ont construit les bases logistiques. De ce fait, pour un appel d'offres, ce sont des étrangers qui le gagnent et ils donnent alors du travail en sous-traitance aux transporteurs polonais. L'accès au capital est très cher en Pologne et de plus limité : le secteur bancaire est majoritairement entre les mains de sociétés étrangères qui ne financent pas les petites sociétés polonaises ».

Ce qui a conduit les fabricants de véhicules à créer leur propre centre financier, ainsi les transporteurs polonais y ont accès. Le marché, déjà saturé, de l'Union européenne sera difficile à conquérir pour les entreprises polonaises.

« Il faudra que nous arrivions à responsabiliser les transitaires qui nous posent problème comme dans les autres pays, car ce sont eux qui font les prix ».

A propos du salaire des conducteurs-routiers polonais, M. BUCZEK indique que les rétributions sont moins élevées en Pologne, mais que, lorsque le chauffeur fait de l'international, il touche des indemnités fixes de 40 € par jour. S'il n'est pas rompu aux procédures, il perd souvent un ou deux jours à l'étranger, et certains s'attardent exprès pour toucher une ou deux indemnités de plus.

A propos des contrôles, M. BUCZEK s'interroge : « pourquoi les contrôleurs français ne sont-ils pas aussi sévères que les nôtres ? ».

A propos de l'administration polonaise : « le partenariat *(avec une entreprise étrangère à la Pologne)* marche, tant que l'administration ne s'en mêle pas ! ».

Le Directeur des infrastructures de Pologne, M. MACIEJ WRONSKI précise, quant à lui, que les capacités financières demandées sont les mêmes que chez nous : 9.000 € pour le 1^{er} véhicule, et 5.000 € pour les suivants. Les temps de travail, dit-il, sont, en Pologne, conformes aux exigences européennes ».

LES CONTROLES

Comme en écho des propos de M. BUCZEK, ceux de M. POTEK, Adjoint au chef de l'Inspection des Transports Routiers de Pologne, qui est à la tête d'un service de contrôle tout neuf, créé grâce à la France et à l'Allemagne qui y ont délégué leurs meilleurs spécialistes.

239 inspecteurs assermentés sont sur les routes, 24 heures sur 24, en uniforme. Ils contrôlent les véhicules, les conducteurs et les entreprises.

Depuis 2003, 86.000 véhicules ont été contrôlés, 20.000 ont fait l'objet de sanctions, 5.000 cartes grises ont été retenues, 37 % des véhicules contrôlés appartenaient à des sociétés étrangères.

Ca fonctionne bien et ce service commence même à servir de référence.

Le Ministre GORSKI lui-même, indique qu'il est favorable aux règles et à la sévérité de leur application : « la peur prend le dessus, ils ne trichent plus ».

Les « crocodiles » puisque c'est le surnom que les Polonais ont vite donné à ces agents de contrôle ont des dents et ça se sait !.

UN FRANÇAIS EN POLOGNE

Emmanuel PISKOZUB est un Français d'origine polonaise, fils donc d'une famille d'immigrés qui s'était fixée dans le Nord de la France.

Employé aux Ets CLEMENT, devenu spécialiste du transport, il est surpris par la vente de cette entreprise française réputée à des actionnaires hollandais. CLEMENT a une filiale polonaise employant 150 personnes. M. PISCOZUB qui n'a rien à perdre de ses racines rachète l'entreprise de transport en Pologne, il a créé une filiale en France, à BONDUE où il emploie 20 personnes, chauffeurs et logisticiens.

Ses camions polonais font du cabotage, mais seulement avec les licences CEMT, et devront attendre 2007 pour œuvrer dans ce domaine dans l'Europe des 15.

Le « Director generaly » de CLEMENT, de LODZ ou de BONDUE voit vivre côte à côte et en direct le système français et le système polonais et établit volontiers des comparaisons.

« Un chauffeur polonais faisant Varsovie-Paris coûte 1.000 € de salaire mensuel net, un conducteur français 3.000 € ».

«Le Polonais gagne 1.000 slotys brut plus des primes de 45 €/jour en international, et aura donc en moyenne un salaire net de 1.000 slotys (1.000 €) En 30 jours, l'indemnité fait doubler le salaire ».

« En Pologne, des chauffeurs indépendants passent des contrats de conduite payés à l'aller-retour avec le camion d'une entreprise dont ils ne sont pas salariés, mais de simples prestataires de service. C'est bien sûr contraire aux règlements communautaires, mais en attendant ça existe encore... C'est une sorte d'intérim sans l'être. Souvent, ces conducteurs sont eux-même propriétaires d'un camion qui n'est plus aux normes ou est devenu une épave ».

« Une grande majorité des sociétés polonaises travaillent pour des affréteurs étrangers, avec 10 à 15 % de marge. Le problème de la capacité financière sera difficile à surmonter, beaucoup d'entreprises polonaises vont avoir du mal à être en règle à cet égard dès 2004. Néanmoins, il existe des personnes qui se portent caution (*moyennant rétribution, bien sûr*) et les contrôles dans ce domaine sont encore très aléatoires. »

« Les grandes sociétés polonaises n'ont pas de surface financière et sont donc très fragiles, et sont sensibles à l'allongement des délais de paiement qui vont facilement de 60 à 90 jours, ce qui complique la vie avec l'inflation.

« Le transport routier n'est pas en très bonne santé. »

« Aujourd'hui, conclut M. PISKOZUB, les transporteurs polonais seraient menaçants pour les Français s'ils s'implantaient en France, mais ce n'est pas le cas : les Allemands et les Finlandais on plus à craindre que les Français ! ».

Les Polonais sont travailleurs et astucieux : nous faisons beaucoup de relais, en longue distance internationale : la remorque ne doit pratiquement jamais s'arrêter : c'est plus cher mais plus rapide, et il y a des clients pour cela. En France, on ne trouve plus de conducteurs qui veulent faire cela ».

« Par contre, les Polonais n'ont aucun savoir-faire en logistique, ça se sait, et les Allemands sont là, les Français aussi, comme Faure et Mchet, Giraud, Clément, tiens, pourquoi je ne me citerais pas... »

6. SLOVAQUIE

Population : 5,4 millions d'habitants
Capitale : Bratislava (430.000 d'habitants)
Salaires moyen brut mensuel : 316 € en 2002.

SITUATION ECONOMIQUE

	<u>2001</u>	<u>2002</u>
PIB : en Mds € courants	22,8	25,1
Taux de chômage : en % de la population active	19,2	18,5

Les exportations slovaques sont orientées à plus de 60 % vers l'UE.

L'Allemagne est de loin le 1^{er} client de la Slovaquie (26 % des exportations). Les exportations se réduisent avec la République Tchèque, le Royaume Uni, l'Autriche et la Belgique. Par contre, elles ont progressé vers l'Espagne (+ 40,6 %), vers l'Italie (+ 29,4 %) et vers la France (+ 12,9 %).

L'Allemagne reste le 1^{er} fournisseur avec 22,6 % de part de marché, la République Tchèque progresse avec 15,1 %. Les importations progressent également fortement d'Espagne (+ 36,7 %), de France (+ 19,5 %) et d'Italie (+ 13,1 %). La part de marché de la France, encore faible, passe à 4,4 %, nous sommes devenus le 4^{ème} fournisseur de la Slovaquie.

La France est l'un des trois premiers investisseurs en Slovaquie.

TRANSPORTS

Evolution du commerce extérieur entre la France et la Slovaquie : en milliards d'€

2001 : 1,12 2002 : 1,30 → + 15,50 %

Traffics internationaux routiers entre la France et la Slovaquie : en tonnage

2001 : 340.000 2002 : 367.000 → + 7,85 %

L'année 2002 a été marquée par une réduction sensible du déficit commercial slovaque, malgré la vigueur d'une croissance essentiellement poussée par la demande interne.

L'année 2003 a été marquée pour nos exportations par une chute de la consommation des ménages que compense une reprise de l'investissement productif en Slovaquie.

7. SLOVENIE

Population : 2 millions d'habitants (51,8 % d'urbains)

Capitale : Ljubljana (330.000 d'habitants)

Salaire moyen brut mensuel : 1.041 € en 2002

Douane : la Slovénie lève en moyenne 1,5 % de droits de douane sur les produits de l'UE (*biens de consommation*), les biens d'équipement étant libérés.

SITUATION ECONOMIQUE

PIB en 2002: en Mds € courants 23,4

Taux de chômage (*en % de la population active*) : 6,4

Si la Slovénie est l'un de nos principaux partenaires commerciaux en Europe centrale : nous sommes le 3^{ème} fournisseur (*après l'Allemagne et l'Italie*) et le 5^{ème} client (*derrière l'Allemagne, l'Italie, la Croatie et l'Autriche*).

La France est le 2^{ème} investisseur étranger en Slovénie derrière l'Autriche et avant l'Allemagne : nos entreprises sont présentes dans les secteurs de l'énergie (*nucléaire, thermique et hydroélectrique*), de l'environnement, de la grande distribution et surtout de l'automobile. Les grandes entreprises françaises implantées en Slovénie sont Renault, Suez-Lyonnaise des Eaux, E. Leclerc, Société Générale, Rexel, Lafarge. Des franchisés sont présents (*J. Dessange, Lacoste, Pronuptia, Ligne Roset, L'Occitane...*).

TRANSPORTS

Evolution du commerce extérieur entre la France et la Slovénie : en milliards d'€ entre 2001 et 2002 : + 6,96 %

Trafics internationaux routiers entre la France et la Slovénie : en tonnage

2001 : 372.000 2002 : 320.000 → - 13,99 %

La Slovénie est un pays prospère et très ouvert vers l'extérieur sur le plan commercial, sans doute moins en ce qui concerne les investissements étrangers. Il s'agit de loin du pays le plus développé des PECO.

Pour 2003, le Gouvernement slovène, après avoir tablé sur 3,7 %, a prévu une croissance de 3,1 %.

8. REPUBLIQUE TCHEQUE

Population : 10,2 millions d'habitants
Capitale : Prague (1,2 million d'habitants)
Nord : industriel Sud : agricole
Salaire moyen brut mensuel : 510 € en 2002

SITUATION ECONOMIQUE

	<u>2001</u>	<u>2002</u>
PIB : en Mds € courants	63,3	73,9
Taux de chômage : en % de la population active	8,1	9,3

Fin 2002, 320 filiales françaises étaient implantées et employaient plus de 50.000 salariés. Tous les secteurs et l'ensemble des grands groupes sont représentés.

Plus de 40 % des ventes de l'industrie sont destinés à l'exportation.

L'UE a absorbé 68,4 % de ventes tchèques et disposait d'une part de marché dans ce pays de 60,2 % en 2002.

En 2002, les 5 premiers fournisseurs du pays sont : l'Allemagne (32,5 % de parts de marché), l'Italie (5,4 %), la Slovaquie (5,2 %), et la France en 4^{ème} position (4,8 %), gagnant une place devant la Chine (4,6 %).

Les exportations françaises ont baissé de 1,7 % en 2002, du fait du ralentissement de l'activité en République Tchèque (croissance de 2 contre 3,2 % en 2001).

Les 6 premiers clients de la République Tchèque sont : l'Allemagne (36,5 %), la Slovaquie (7%), l'Autriche (5,8 %), le Royaume Uni (5,5 %), la France arrivant en 6^{ème} position (4,7 %) ex-aequo avec la Pologne.

L'Allemagne demeure le premier partenaire commercial.

TRANSPORTS

Evolution du commerce extérieur entre la France et la République Tchèque : en milliards d'€

2001 : 3,5 2002 : 3,7 → + 4,71 %

Trafics internationaux routiers entre la France et la République Tchèque : en tonnage

2001 : 904.000 2002 : 1.052.000 → + 16,35 %

- ▶ 22.600 véhicules plutôt anciens, modernisation des véhicules pour le TRM
- ▶ 45 % des commissionnaires sont des transporteurs
- ▶ la majorité des transporteurs ont entre 1 et 10 camions, et les plus performants entre 10 et 25 camions.
- ▶ présence française peu marquée (N. DANTRESSANGLE et DANZAS), forte implantation des entreprises allemandes (40 % des exportations).

La République Tchèque est l'un des PECO les plus développés.

La croissance a continué de ralentir en 2002 mais elle fait preuve d'une relative résistance étant donné l'évolution de la conjoncture mondiale (*et allemande*), et le très fort degré d'ouverture du pays.

Le déficit courant s'établit à 5,3 % du PIB en 2002 et le déficit public s'amplifie fortement. Des réformes structurelles sont donc nécessaires (*réforme fiscale, réforme du système de retraite et de sécurité sociale*).

La poursuite des privatisations, les avantages comparatifs de la République Tchèque et la politique gouvernementale favorable aux investissements devraient permettre de conserver des rythmes de croissance soutenue dans les prochaines années.

B. L'ELARGISSEMENT

1. ce qu'ils en disent

- une notion de taille : l'Europe des 15, ce sont de 130 à 140 millions de marchandises transportées, les pays entrants ne représentent, eux que de 3,5 et 4,5 millions de tonnes. Comme dirait quelqu'un, « il n'y a pas photo ! » (M. RISTORI)
- la moitié des échanges des nouveaux pays sont assurés avec l'Allemagne et l'Autriche. En valeur d'échange, on peut considérer que ½ sont assurés par l'Allemagne, ensuite trois pays : l'Italie, la France et l'Autriche. Avec aussi un trafic espagnol pour les fruits et les agrumes (M. DEBEUSCHER)
- Seule une minorité de transporteurs des pays entrants, bien formée, informée des pratiques réglementaires de l'Europe des 15 et financièrement à l'aise pourra accéder aux transports internationaux, avec une flotte modernisée. (M. BRANCHE – GEODIS)
- L'adhésion posera un sérieux problème aux entreprises des 8 pays, elles devront adopter la réglementation européenne : fiscale, sociale, application des minima de taxation européenne et droits d'accès. Cet effort de mise à niveau contribuera à accroître leurs coûts. Mais le cœur du problème restera le niveau des rémunérations, les charges sociales et les règles applicables au plan social : heures de conduite et temps de repos. Aujourd'hui, on a des choses fortement différenciées et des écarts très marqués.
- Le respect des règles européennes, ça va mettre énormément de temps. (M. CAILLAUD)
- Le 1^{er} mai 2004 ne devrait pas bouleverser le secteur du TRM en Europe. Le vrai changement est intervenu au moment de la chute du mur de Berlin (Mme de PALACIO).

- A part la Pologne et la République Tchèque, les nouveaux pays entrants n'ont pas une flotte importante et la crainte d'invasion des 15 par les flottes des nouveaux pays entrants n'est pas fondée (M. LAMOUREUX)
- La commission européenne a prévu des gardes-fous : la limitation du cabotage pendant la période transitoire, pouvant aller jusqu'à 5 ans et l'instauration de clauses de sauvegarde particulières au cas où un pays ne respecterait pas la réglementation. Le contrôle sera essentiel (M. LAMOUREUX)
- Trois pays ont été identifiés comme devant encore progresser jusqu'au 1^{er} mai 2004. Il s'agit par ordre de gravité décroissante de la Tchéquie, de la Pologne et de la Lituanie. Ces pays seront surveillés. Ce sont des pays au sujet desquels la Commission est susceptible de faire jouer les clauses de sauvegarde. (M. LAMOUREUX)
- L'élargissement va provoquer une augmentation importante des volumes transportés. 300 millions de tonnes sont transportées dont 120 proviennent de Pologne. L'élargissement aura pour effet d'augmenter de 70 % selon nos estimations, les volumes transportés. (Mme WINCKLER)
- Le trafic bilatéral Allemagne-Pologne augmente de 14 % par an. Et de 1995 à 2001, le nombre de trajets a doublé. (M. VORRATH)
- Entre l'Allemagne et la Pologne, la différence des coûts salariaux (*inclus frais de déplacement et taxes*) est de l'ordre de 15 %. (M. VORRATH).
- L'élargissement est une grande chance pour les entreprises performantes (Mme. HINZE - Allemagne)
- L'élargissement a été longtemps anticipé par les Allemands et les Autrichiens, qui ont pris conscience immédiatement de l'immense potentiel. Les Italiens se débrouillent bien eux aussi, mais les Français sont loin derrière. (Mme JOUEN – Ministère des Finances)
- Il y a un appétit énorme des acteurs économiques, une grande demande d'information. (Mme JOUEN)
- Les Français ont souvent un handicap culturel : une non-envie de faire du commerce et leur individualisme. Ils ont tendance à « y aller » comme en territoire conquis. Et ils ont le handicap de la langue. (Mme JOUEN)
- Il faut à l'Europe une politique du transport digne de ce nom, les lois du marché ne suffisent pas. (M. HAENEL - Sénateur)
- La grande distribution est déjà sur place. Elle va développer le pouvoir d'achat de ces pays. L'agroalimentaire (*français*) suivra. Essayons de jouer ensemble cette dimension européenne (M. BABE - GRDP)
- Les PECO ont un potentiel de croissance et d'échanges forts, les Hongrois ont Hungaro-Camion, c'est tout. Et c'est relativement peu de choses, les Polonais sont mal équipés et seront sauvés par la sous-traitance (M. SALINI)
- Les Allemands s'impliquent dans les pays de l'Est bien plus que nous. (M. SALINI).

2. Les conséquences

Une des grandes craintes des transporteurs français, dans leur généralité, (mais tous ne le partagent pas, notamment les grands groupes), c'est que l'élargissement ouvre notre pays, déjà très caboté et victime à ce titre d'une baisse conséquente des prix du transport, à ces nouveaux caboteurs d'autant plus avides de travail à bas prix qu'ils sont eux-même démunis.

Cette crainte est naturellement justifiée. Mais ce n'est pas le danger le plus immédiat qui guette le TRM français, puisque l'Union européenne a anticipé le problème et soumis le cabotage, pour les nouveaux états membres, sauf la Slovénie, à une période transitoire qui, fixée à 2 ou 3 ans (*3 pour la Pologne et la Hongrie*), pourra être prolongée jusqu'à 5 ans.

De plus, des clauses de sauvegarde pourront être mises en jeu comme pour la mise en place en 1998 de la libéralisation des transports. Leur déclenchement, sur plainte d'un pays « attaqué » et dont l'équilibre sectoriel est mis à mal, est, il est vrai, difficile à mettre en œuvre, et n'a d'ailleurs jamais été demandé.

Ce qui est clair, c'est qu'en terme de cabotage comme en terme de transport international, deux pays sont menacés bien avant le nôtre, ce sont l'Allemagne et l'Autriche.

3. Le contrôle : vital !

Il est de la responsabilité de l'Etat de veiller à ce que les réglementations applicables aux transports routiers soient respectées, que ces réglementations soient européennes ou nationales. Il lui appartient de garantir la concurrence loyale entre les entreprises, et des conditions de travail satisfaisantes pour les conducteurs, de veiller à ce que la sécurité routière soit assurée.

Si le contrôle en entreprise est indispensable, le contrôle sur route est vital. Il est en effet le seul qui permette de toucher toutes les catégories de transport : compte propre et compte d'autrui, transporteurs français et transporteurs étrangers.

Consciente des décalages qu'il pouvait y avoir entre le niveau de contrôle des pays membres et celui des nouveaux arrivants, la Commission a mis en place des programmes de jumelage qui ont permis à certains d'entre eux de bénéficier d'aide pour améliorer leur niveau de contrôle. Il n'en demeure pas moins qu'il faut rester très vigilant, notamment en raison de la différence des coûts salariaux entre les différents pays.

La Commission européenne a déjà pris des mesures :

- la directive « temps de travail » s'appliquera aux nouveaux membres, et elle doit donc pouvoir être contrôlée sur la route pour ce qui est de la durée maximale hebdomadaire de travail et du temps de travail de nuit quotidien.
- L'attestation de conducteur ne concernera plus les ressortissants des nouveaux pays membres dès leur adhésion, mais continuera à concerner les ressortissants des pays tiers de la nouvelle Union européenne
- Le chronotachygraphe numérique concernera les 25 pays membres, et permettra donc un contrôle plus facile et plus efficace
- La proposition de directive doit remplacer la directive 88-599 s'appliquera également aux nouveaux membres qui devront donc également augmenter le volume de leurs contrôles.

4. Les prix et la compétitivité.

Le vrai problème que vont poser les transporteurs des pays entrants, lorsqu'ils auront réglé leurs propres problèmes d'adaptation (*et de nombreux transporteurs Allemands, Belges, Autrichiens, Italiens sont déjà sur place et ont soit racheté des entreprises, soit conclu des accords et formé le personnel*), ce sera bien entendu celui des prix. Car les pays candidats, comme c'était le cas il y a 10 ans pour l'Espagne et le Portugal, ont des coûts inférieurs aux prix bas pratiqués dans l'Union, ce qui pose des problèmes évidents de compétitivité.

Les Allemands du BGL (*Fédération d'associations représentant environ 15.000 transporteurs allemands*) estiment que « les entreprises françaises ne semblent pas avoir pris conscience du problème, alors qu'elles sont très concernées, et que les transporteurs des futurs états membres sont, eux, très intéressés par les marchés nationaux, en France et en Espagne, notamment ».

5. L'expérience allemande

En Allemagne, les professionnels ont l'expérience de la réunification et de la jonction avec les pays de l'Est. Les entreprises ont développé des partenariats avec des entreprises de l'Est ou bien elles ont racheté des sociétés : elles n'ont pas attendu dans des tranchées que la concurrence soit sur eux.

Il faut que les entreprises aillent s'installer dans les nouveaux pays. C'est le seul moyen d'avoir une part du marché, mais il faut (*déjà !*) se presser : tout le monde ne pourra pas bénéficier de cette opportunité, notre M. STOCKER.

« L'élargissement est une grande chance pour les entreprises performantes, car elle va provoquer une augmentation considérable des volumes transportés, de plus de 70 % jusqu'en 2015 », estime pour sa part Mme. HINZE.

6. L'avis des transporteurs français.

« Le transport routier est une activité européenne, pas un transport de pavillon ou domestique. C'est un métier de réseau, et le point le plus important qu'il faut considérer, ce sont les échanges de marchés en Europe. Ce sera un marché porteur pour les 15 ans à venir avec 50 % de marchandises de plus à transporter. C'est une chance et une source d'espoir » (M. MICHEL).

« Ce ne sera tout de même pas une horde sauvage qui va débouler sur nos marchés. Je ne suis pas très effrayé par la perspective de l'élargissement, j'y vois plus une opportunité qu'une menace. Les pays entrants sont plus tournés vers l'Allemagne et encore vers l'Est que vers nous, et ils n'arrivent déjà plus à suivre la simple croissance de leur activité. Ils vont davantage devenir des sous-traitants d'entreprises organisées et ayant accès au marché, que des dangers publics. De plus, leur parc de véhicules est vieux et ils ont besoin d'investissements. (M. MICHEL).

« Mai 2004 ne va pas être un big-bang, mais l'occasion d'une remise à plat du transport française, de se mettre en ordre de bataille. Mais ce sera la dernière opportunité ». (M. DENEUVILLE).

« Portugais, Tchèques, Hongrois, Lituaniens contactent déjà nos clients nationaux et les sollicitent dès à présent. Ils vont arriver aussi sur les marchés régionaux » (M. Ph. ANTOINE - GRDP)

« Les grandes organisations du transport ont pour « fourmis » des entreprises de taille moyenne. Et ce sera le cas très vite pour les pays entrants qui sont déjà largement pénétrés par les groupes allemands, italiens, belges. On y trouve même quelques français. (M. SALINI).

« L'enjeu réel, pour nous, en Europe, (derrière les problèmes de distorsions), c'est de savoir si nous avons une vraie capacité de négociation collective, si on veut faire évoluer ce secteur ». (M. SALINI).

C. NOUVEAUX MARCHES

La découverte des nouveaux marchés n'est pas exactement dans le champ de la présente mission, mais le Premier Ministre souhaite néanmoins connaître les voies, possibilités et moyens qui pourraient s'ouvrir grâce à l'élargissement aux transporteurs français, mais très certainement aussi à l'ensemble de notre économie.

Le Ministre du Commerce extérieur et les représentations françaises dans les 10 pays entrants peuvent fournir les meilleurs renseignements. Ceux que nous indiquons sur chacun des 8 pays entrants considérés surtout au point de vue de l'industrie routière, permettent juste de s'en faire une idée approximative mais aussi de constater que plusieurs pays, au premier plan desquels figure l'Allemagne ont déjà accaparé des parts de marché relativement prépondérantes. L'Autriche et l'Italie, la Belgique, la Hollande et même le Royaume Uni sont également sur la brèche.

Nous nous contenterons, ici, de rappeler quelques grandes réalités :

- L'Europe élargie, ce sont 460 millions de consommateurs : le plus vaste et le plus riche marché du monde, devant celui des USA, en théorie.
- L'élargissement aura pour première conséquence une augmentation, estimée à 70 % par Bruxelles et l'Allemagne, des volumes transportés. Un marché considérable, et certainement des opportunités.
- L'élargissement va provoquer inévitablement et heureusement le développement du pouvoir d'achat dans les pays entrants, va induire de nouveaux dynamismes, de nouveaux modes de vie, de nouvelles habitudes et de nouveaux besoins dans le domaine alimentaire, dans celui de l'hygiène et du confort de vie, des soins, des techniques de l'environnement, des loisirs, mais aussi va provoquer la création de nouvelles infrastructures, en particulier de communication.

D. CE QUI SE PASSE AU NIVEAU EUROPEEN

Si le TRM français semble vivre les yeux rivés sur son tableau de bord franco-français, le TRM européen, lui, est en totale ébullition. L'Europe crée les plus grands opérateurs mondiaux du transport et de grands institutionnels ne se sont pas enterrés face à la libéralisation européenne, mais ont pris ce qui était à prendre, en particulier des positions quasiment dominantes dont il ne sera pas facile de les déloger.

Nous n'en ferons qu'une analyse succincte, guidée par M. SALINI pour partie, mais elle semble à la fois édifiante et révélatrice de comportements que les Français ont parfois du mal à imiter ou à précéder.

C'est ainsi que DEUTSCHE POST, les anciens PTT allemands, sont devenus en absorbant beaucoup de grandes entreprises comme DHL, DANZAS... le premier opérateur d'Europe, et que la Poste néerlandaise, TNT, est devenu le second opérateur européen, devant UPS, FEDEX, Royal Mail (Grande Bretagne) qui vont, avec eux, dominer le transport de marchandises, alors que les plus grands logisticiens sont britanniques.

Les plus grands transporteurs (*voituriers*) européens sont aujourd'hui : Willy BETZ (*nous évoquons son parcours en annexe*), Norbert DENTRESSANGLE, premier français, Henry VOOS, EWALS indique M. SALINI.

La France a de grandes entreprises comme GIRAUD, TRANS-ALLIANCE, GEODIS, BOURGET-MONTREUIL ou FAURE-MACHET, mais poursuit M. SALINI, « en transport de lots, nous sommes des nains ».

Le plus grand affréteur d'Europe, Deutsche Post, a un chiffre d'affaire de 2 milliards d'€ et une capacité d'investissement en rapport. C'est dire sa puissance !

Ces groupes ont donc acquis une dimension mondiale comparable à celle des plus grands groupes américains. Et ils ont, tous, déjà racheté des entreprises de l'Est. Ils sont sur place, et domineront les nouveaux marchés et pèsent sur la concurrence et les prix, y compris chez nous, en France.

De plus, « ces groupes entretiennent des flottes propres assez réduites, et comptent peu de salariés : ils vivent sur la sous-traitance » (M. HUART) et « les opérateurs implantés dans les nouveaux pays de l'Union ne subissent pas les mêmes contraintes que ceux des 15 et à fortiori les entreprises françaises » (M. CHOUTET).

Pour résister et se défendre, les grandes entreprises françaises et étrangères cherchent à se constituer en réseaux européens. C'est le cas de PEARSON, en Grande Bretagne, de GEODIS (SNCF) en France, de Deutsche Post et de TNT bien sûr, et même les Chemins de Fer allemands sont sur la brèche, avec le rachat de STINESS et SCHENCKER auquel ils ont confié la gestion du fret ferroviaire ! » nous indique pour sa part M. SAVY.

« Il y a quasiment pas de groupe français qui ait une activité hors de France : ils n'ont pas su évoluer et sont attaqués sur leur marché. Les grands groupes français sont petits à l'échelle mondiale. Les grands groupes sont organisés et les petits risquent de souffrir. Dans les pays d'Europe centrale et de l'Est, les cartes sont déjà distribuées ». (M. MARTIN – UPS)

« Le transport routier n'est plus un transport de pavillon et de noms, encore moins un transport domestique, mais un métier de réseau européen, une activité européenne » martèle M. MICHEL, patron de Dentressangle. « C'est aussi une affaire de dimension : avec 80 camions, si vous voulez faire l'Europe, vous avez déjà perdu » dit-il encore.

Un nombre assez important d'entreprises françaises du TRM ont pris la direction de l'Europe de l'Est, pour y mesurer leurs chances, soit au niveau d'un partenariat avec une société de transport locale, soit en rachetant une société et en cherchant à la développer.

Beaucoup y vont avec un client qui a déjà fait son premier pas, comme les frères MATHIS, de Strasbourg, qui ont suivi leur client alsacien qui s'établissait à Poznań, en Pologne. « Nous avons créé là-bas, une société de transport. Il reste à régler un problème de licences, celles-ci s'achètent... »

« Ce qui frappe, nous dit Mme JOUEN, c'est qu'on laisse les entreprises se débrouiller toutes seules, avec ce qui leur tombe du ciel. Par contre, beaucoup d'actions collectives réussissent ».

Et de citer l'exemple de Partenariat-France, qui fédère les moyens de 20 grands groupes et qui accompagne les audacieux. On nous a ainsi cité le cas de magasins Carrefour qui entraînent avec eux 300 entreprises du TRM, de Peugeot qui fait le même travail avec plusieurs centaines d'entreprises. C'est une forme de partage qui nous semble particulièrement intéressante et qui mériterait certainement d'être appuyée par les Pouvoirs Publics français.

« La grande distribution, dans laquelle les grandes enseignes françaises sont aux premières places, va développer le pouvoir d'achat des pays entrants, l'agro-alimentaire suivra. Essayons de jouer ensemble cette dimension européenne », analyse M. BABE (*groupement national des transporteurs routiers de denrées et produits périssables*).

Mme de PALACIO ne disait-elle pas autre chose « les grandes entreprises vont se développer, les petites vont certainement survivre, mais elles risquent de rencontrer des difficultés. Elles devront s'organiser, en coopératives, par exemple, afin de pouvoir bénéficier de certains services à l'exemple du monde agricole ».

C'est ce qu'on a compris pour certains déjà très tôt des chefs d'entreprises qui ont créé des groupements professionnels, comme par exemple la Flèche cavaillonaise, qui regroupe 33 coopérateurs transporteurs. Les groupements ont eux-même créé leur fédération UNICOOPTRANS par exemple, portée sur les fonds baptismaux dès 1963 et qui regroupe 50 groupements différents et 2000 entreprises de transport.

Dans un registre différent, ASTRE, créé en 1992 sur une idée de M. Yves RIVAUD et à l'exemple de ce qui se fait dans des groupements commerciaux comme LECLERC ou SUPER U, a eu pour premier objectif, rappelle son président fondateur M. Jean-Michel RAPITEAU, de pouvoir recharger nos véhicules dans n'importe quel point en France et diminuer nos retours à vide. En 1996, les membres du réseau ont décidé de faire leurs achats en commun et en 1998, d'exploiter en commun une structure commerciale pour répondre aux appels d'offre des grands groupes auxquels les PME n'avaient plus accès. Depuis 1998, ASTRE a aussi créé un holding pour travailler sur la transmission des entreprises.

Si ASTRE aborde avec une certaine timidité les problèmes de l'élargissement, UNICOOPTRANS pour sa part, expliquent MM. BOUCHET et MALGRAS, estime que le développement des liens avec des organisations européennes, en particulier espagnoles, italiennes ou britanniques, serait souhaitable, mais ne se fait pas, faute de moyens.

Manque de perspectives :

Au total, et mises à part quatre ou cinq grandes entreprises qui ont déjà pris leurs marques, les transporteurs français et leurs groupements semblent singulièrement manquer de perspectives vis à vis de l'Europe des 15 et encore plus vis à vis des 8 pays routiers rentrants. Ceci est certainement à mettre en grande partie au compte de leurs propres difficultés actuelles qui leur masquent le tableau d'ensemble. De plus, la période transitoire fixée par l'Union européenne semble leur donner un sentiment de sécurité temporaire et leur cache les visions d'avenir.

L'harmonisation sociale, le prix du gazole, le cabotage et les mesures franco-françaises qu'ils souhaitent, vont-ils seuls résoudre les problèmes du TRM français ? Ceci réglé, redeviendront-ils les rois du macadam européen ? Beaucoup semblent le croire et il est évident que nombre de problèmes qui les assaillent devront être pris en compte, certains rapidement. C'est l'objet d'une partie de ce rapport, et sans doute, le plus attendu des professionnels.

Il est incontestable que l'évolution européenne devra trouver les entreprises françaises en bonne forme et capables de réagir de la même façon que le feront les entreprises allemandes, belges, hollandaises, italiennes ou espagnoles.

En Allemagne, justement, où la mission parlementaire a rencontré de hauts responsables du ministère des transports et des organisations professionnelles, le ton est à la préparation des événements futurs et à l'organisation.

« La libéralisation des transports routiers nécessite un accompagnement politique de l'évolution du secteur et de mener des réflexions sur une organisation du secteur du transport pour accompagner les changements » explique le directeur du cabinet du ministre allemand, M. STOLPE - M. VON RANDON, poursuivant : « ce n'est pas en donnant aux entreprises des garanties nationales qu'on pourra préparer l'avenir : il faut accompagner les changements structurels provoqués par le marché ».

Pour sa part, Mme. HINZE, représentant d'une fédération de commissionnaires allemands, estime qu'il est nécessaire que les entreprises allemandes développent des coopérations avec les entreprises des états adhérents à l'Union européenne et indique que « le ministère anime un groupe de réflexion sur les conditions d'investissement dans les pays qui vont entrer dans l'Union le 1^{er} mai 2004 ».

M. VAN RANDON de préciser : « la politique menée par les autorités allemandes vis à vis de leurs transporteurs est une politique d'incitation : « Il faut les inciter à développer le secteur logistique, à développer des coopérations avec les futurs états membres, à s'implanter dans les nouveaux états, cela leur permettra de réduire leurs coûts salariaux, au moins pendant un certain temps, mais il n'y a pas de subvention d'Etat, ce sont des aides de nature structurelle qui sont apportées aux entreprises ».

En écho aux propos du ministère, le représentant berlinois du BGL, M. STOCKER critique : « la coopération entre les institutions politiques et notre fédération n'est pas assez étroite : il faut attirer la plus grande attention du gouvernement allemand sur le transport routier et ses problèmes. Les syndicats devront y être associés : ils ne sont pas encore bien impliqués dans les problèmes de l'élargissement ».

Et encore : « il faut que les entreprises de transport aillent s'installer dans les nouveaux pays : c'est le seul moyen d'avoir une part de marché ».

XI. PROPOSITIONS DE LA MISSION PARLEMENTAIRE

L'élargissement ne va sans doute pas provoquer un big-bang immédiat dans le secteur du TRM, aussi les deux prochaines années devraient-elles être mises à profit, de façon intensive pour agir dans deux directions différentes, mais bien sûr étroitement complémentaires :

- la restauration de la confiance et des équilibres du TRM en France (*22 mesures*)
- l'ouverture de perspectives liées à l'élargissement dont les entreprises de TRM françaises doivent pouvoir profiter et tirer parti (Objectif 2005).

Il faut en effet sortir des impasses actuelles du TRM, largement décrites dans ce rapport pour :

- Surmonter la crise structurelle
- Profiter du renouveau de la conjoncture
- Se redonner de nouvelles capacités d'investissement
- Restaurer son image et attirer du personnel bien formé
- Se doter de moyens commerciaux dynamiques
- Reconquérir son marché intérieur
- Reprendre une place, sa place, dans l'international
- Se défendre contre l'intrusion des transporteurs des pays entrants et des pays tiers
- Profiter pleinement des opportunités de l'élargissement.

Cela passe d'abord par des mesures franco-françaises ensuite par la reprise des négociations à Strasbourg (Parlement) et Bruxelles (Commission) sur le temps de travail européen.

I. CE QU'IL FAUT FAIRE TOUT DE SUITE

1. Favoriser un dialogue social de qualité

Le TRM français ne peut absolument pas supporter un conflit qui mettrait aux prises patrons et salariés : cela signifierait probablement la disparition de nombreuses entreprises fragilisées par deux, parfois trois années difficiles. Aussi, la première priorité sera de rétablir le dialogue social et permettre sa mise en œuvre directe. Il faut donc attribuer aux entreprises du TRM de nouvelles capacités de négociations des salaires et des conditions de travail.

2. Transposer la directive européenne sur le temps de travail.

Il faut transposer rapidement par voie législative ou par ordonnance, la directive européenne sur le temps de travail afin d'introduire dans la réglementation plus de souplesse, ce qui permettra aux entreprises par une meilleure organisation, de développer leur productivité et par la même l'emploi dans le secteur.

Bien que le décret du 25 avril 2002 ait mis en place un système d'heures d'équivalence pour amortir les temps à disposition non productifs du conducteur, il n'a pas permis de réduire suffisamment le poids des heures supplémentaires qui pénalise à la fois les entreprises en accroissant le coût du travail et les conducteurs qui peuvent aspirer à améliorer leur rémunération mais s'en trouvent privés (*selon l'expression pittoresque de l'un d'entre eux, elles représentaient « le sucre sur la tartine »*).

Par cette transposition, il conviendrait de donner aux entreprises la possibilité d'étaler dorénavant sur un trimestre voire sur 4 mois, la période de référence pour le calcul du temps de travail.

Il est proposé de permettre aux entreprises qui le souhaitent, de décompter la RTT sur 6 mois, après avis et discussion avec les syndicats représentatifs et une expérimentation préalable de la portée et de l'impact de cette mesure.

3. Geler la TIPP

Un gel de la TIPP, tant que la moyenne européenne n'aura pas rattrapé le niveau français semble devoir s'imposer. De plus, l'Etat doit impérativement et de façon urgente raccourcir ses délais de remboursement de la TIPP au TRM. Ceux-ci peuvent aller jusqu'à un an dans certains cas, ce qui aggrave les difficultés de trésorerie des entreprises.

4. Lutter contre le cabotage illégal

Le développement du cabotage ne respectant pas la réglementation a des effets perturbateurs pour le marché du TRM. Nous proposons :

- de faire de la lutte contre le cabotage illégal et le cabotage sauvage l'une des priorités de la politique de contrôle, et de mettre en place des contrôles ciblés ayant valeur exemplaire.
- De proposer de nouvelles sanctions telles que l'immobilisation du véhicule
- De s'assurer, en liaison avec le ministère des finances, du respect des obligations en matière de TVA
- De continuer l'action engagée auprès des instances européennes pour aboutir rapidement à une interprétation commune du règlement sur le cabotage ou si nécessaire, pour travailler sur sa modification.

5. Réformer la taxe professionnelle

La taxe professionnelle que l'entreprise de transport de marchandises acquitte sur les véhicules est basée sur la valeur à neuf du véhicule quel que soit son âge ou son degré de vétusté. Il n'y a aucune dégressivité, qui pourrait, par exemple, prendre en compte la valeur d'amortissement restante... .

Nous proposons de l'instaurer. Cette mesure pourrait trouver sa place dans la profonde réforme annoncée en complément des dégrèvements spécifiques déjà intervenus au profit du TRM.

Par ailleurs, les entreprises doivent impérativement bénéficier des mesures transitoires d'exonération annoncées. De toute manière, les entreprises qui en ont les moyens contournent allègrement cette difficulté en vendant leur véhicule de 3 ans et plus à leur propre société de location. Si l'entreprise de TRM relevait des mêmes dispositions relatives à l'industrie, elle bénéficierait des allègements de TP mis en place par l'Etat. Relevons aussi que le montant du dégrèvement par véhicule n'a plus été actualisé depuis 1998 et a subi depuis, une érosion de 7 %. La profession attend cette mesure.

6. Défisiscaliser les charges sur l'international

Défisiscaliser les charges sur l'international et proposer aux conducteurs routiers qui le souhaiteraient d'expérimenter, pour une première durée déterminée, un nouveau statut fiscal et social de travailleur mobile, directement dérivé des mesures actuellement en projet pour les marins français.

Dans un premier temps, un contingent d'environ 500 conducteurs salariés pourrait bénéficier de ces mesures à titre expérimental et pour 6 mois.

Un comité d'évaluation et de suivi de cette mesure, composé à parité de responsables des instances professionnelles patronales et syndicales représentatives, serait appelé à remettre au ministre, au terme des 6 mois, un rapport d'analyses accompagné de conclusions.

7. Baisser la taxe sur l'assurance des véhicules

Baisser de 5 % pendant 5 ans la taxe sur l'assurance des véhicules du TRM de plus de 12,5 tonnes. L'assurance est un poste de dépenses très important pour une entreprise de transports de marchandises. Et les taxes que l'Etat perçoit à ce titre, comme pour tous les véhicules, sont de l'ordre de 30 % du prix de l'assurance en moyenne. L'effet de cette baisse serait de 1,2 à 1,5 % en moyenne sur le poste « assurance-flotte » du TRM lequel représente 2,4 % du coût du transport.

8. Multiplier les contrôles sur route

Il est essentiel que la France dispose des moyens de contrôle qui lui sont indispensables. Il est donc proposé :

- d'augmenter très significativement le nombre des personnels des corps de contrôle relevant directement du ministère chargé des transports (*contrôleurs des transports terrestres, inspection du travail*).
- De donner le pouvoir d'intercepter aux contrôleurs des transports terrestres, en les dotant de moyens nécessaires à cet effet.
- D'avoir un plan national d'aires de contrôles adaptées tant sur routes que sur autoroutes, et en nombre suffisant.
- De donner au corps de contrôle des transports terrestres les moyens d'exercer pleinement ses missions en permettant notamment le pesage en marche et la mesure de la vitesse.
- De prévoir de nouveaux cas d'immobilisation afin de sanctionner l'exercice illégal de la profession ou le cabotage sauvage.
- De favoriser la coopération européenne dans le contrôle en développant l'action de Euro contrôle route en valorisant les résultats obtenus.

Il apparaît non moins essentiel d'engager au plus vite une réflexion sur la dépenalisation d'un certain nombre d'infractions, en particulier celles liées à la surcharge et au temps de conduite et de repos, pour les remplacer par des sanctions administratives immédiates : amende proportionnelle à l'infraction commise tenant compte du gain escompté de l'infraction, retrait provisoire de titres de transport et immobilisation du véhicule.

9. Réformer le métier de commissionnaire du transport ou d'affréteur

Il faut réformer l'exercice du métier de commissionnaire du transport afin de favoriser un meilleur équilibre avec les transporteurs.

Le transporteur routier français n'est en effet pas capable de résister aux commissionnaires ou chargeurs, coincé qu'il est entre deux forces qui le lament et qui lui confisquent systématiquement le bénéfice de ses gains de productivité, que ceux-ci soient internes, ou provenant de mesures prises par l'Etat. Il faut remédier à cette situation.

Un affréteur ou un commissionnaire du transport devra à l'avenir effectuer 50 % de ses opérations non comme intermédiaire, mais avec sa flotte propre. C'est à dire qu'il devra devenir transporteur et donc, à ce titre :

- assumer le risque social du transporteur
- assumer un risque d'investissement

L'objectif est de mieux responsabiliser cette profession qui n'assume aucun de ces risques, institue le prix le plus bas comme prix de référence, et fait travailler sans se soucier des répercussions de ses actions dans des conditions difficiles en jouant précisément sur le marasme économique de leur pays d'origine, des conducteurs routiers étrangers.

C'est cette exploitation de la pauvreté qui fait courir le plus de risques à la profession du TRM. Elle nourrit le cabotage sauvage et désorganise les marchés. Il faut y mettre un terme.

10. Rendre effective la co-responsabilité du chargeur

La co-responsabilité du chargeur en cas de surcharge, d'excès de vitesse, de dépassement des temps de conduite ou du temps de travail est déjà prévue par le Code de la Route car le conducteur routier et son entreprise se retrouvent bien souvent, là encore, coincés entre un industriel et un distributeur, et tributaires de normes d'enlèvement, de délais d'acheminement et de temps d'attente aux quais dont ils ne sont pas vraiment les responsables.

Cette notion de co-responsabilité est une des préoccupations de la Commission.

Nous proposons donc d'agir dans cette voie de la co-responsabilité en :

- Rendant public via des moyens tels que Internet, l'accès au registre des transporteurs et des loueurs, afin de permettre aux chargeurs d'avoir tous les renseignements nécessaires sur leur co-contractants.
- Instaurant des sanctions immédiates et dissuasives appliquées aux chargeurs en cas de co-responsabilité
- Trouvant les moyens d'informer les chargeurs des infractions les plus graves commises par leurs transporteurs co-contractants.

L'intention est double :

- d'une part, inciter les co-auteurs du transport à s'interroger sur le statut légal du transporteur et ainsi à les dissuader d'utiliser les services de celui qui n'est pas en ordre
- d'autre part, réduire la pression à laquelle certains co-auteurs soumettent les transporteurs et leur personnel.

Un des problèmes souvent évoqué par les transporteurs, c'est celui des temps d'attente qui sont imposés par les chargeurs ou au déchargement des marchandises, et qu'ils sont, eux, obligés de payer au prix fort, parfois avec des répercussions sur les heures supplémentaires.

Il conviendrait donc de faire payer aux responsables de ces attentes un différentiel destiné à en atténuer le coût pour le voiturier.

Nous préconisons une facturation supplémentaire aux frais des responsables des attentes, à partir d'un temps à définir

11. Mieux organiser la sous-traitance

Il faut mieux organiser la sous-traitance qui a une forte tendance à devenir la règle et à faire des artisans, des petites ou même moyennes entreprises, des îlots ou des prestataires devant automatiquement accepter les prix les plus bas.

Il est indispensable que des moyens adaptés soient mis en place pour lutter contre la sous-traitance et de sous-traitance en cascade lorsqu'elles sont abusives et de contrôler le respect de la règle des 15 % du chiffre d'affaire prévue par le décret d'août 1999 sur le TRM.

12. Agir sur les délais de paiement

Le problème des délais de paiement est lui aussi très fréquemment évoqué par la profession. Non seulement, dans le système des flux tendus, le transporteur gère et transporte le stock marchand des entreprises qui devient le stock roulant, mais en plus, il en est, pour sa part, le banquier. En effet, le voici accordant dans les faits et à son corps défendant, un crédit fournisseur non contractuel, qu'il paie en réalité sur ses propres agios lorsqu'il est lui-même à découvert, et qui peut donc lui coûter extrêmement cher, et le mettre en danger.

La solution au problème des délais de paiement peut difficilement être recherchée par les voies du droit.

L'idée d'une charte éthique de l'interprofession sur le problème notamment des délais de paiement pourrait être émise, avec celle d'un « observatoire du transport », chargé lui, de faire régulièrement le point des situations décrites ou d'analyser de nouveaux comportements, et également d'alerter sur la concurrence étrangère...

13. Réformer la formation

Pour répondre aux besoins croissants de personnels qualifiés dans le transport routier dans les prochaines années, il est vital pour le TRM, qu'on se tourne résolument vers une réforme en profondeur du CAP ou du BEP de conduite routière.

- revoir le contenu de la formation
- permettre aux jeunes d'entrer dans le dispositif de formation à tout moment de l'année
- permettre aux jeunes d'apprendre à conduire et de conduire pendant la durée de la formation même si le permis ne pourra lui être attribué qu'à l'âge de 18 ans.

Il conviendra par ailleurs, de

- développer la formation en alternance
- examiner l'opportunité de compléter la filière transport par un bac conducteur afin de valoriser la filière et d'améliorer la qualification des conducteurs destinés à l'international (*langue, informatique..*) et afin de répondre aux besoins dans le transport international.

Pour l'organisation de la formation initiale et continue des conducteurs routiers et des métiers du transport, la mission parlementaire estime qu'un audit en profondeur du système est nécessaire.

II. CE QU'IL FAUDRA ENTREPRENDRE POUR OBTENIR DES RESULTATS A TERME.

14. Aides à l'investissement

Le transport devrait être considéré non comme un simple prestataire de service, mais bien comme une véritable industrie, dont l'utilité n'est plus à démontrer. Ce secteur est aujourd'hui écarté des aides à l'industrie, ce qui est illogique et contre-productif. Seul le secteur logistique est classé PMI dans l'état actuel des choses. Or, il apparaît que dans plusieurs pays européens, comme la Belgique par exemple, le transport peut bénéficier d'aides parfois importantes à l'investissement, y compris pour l'achat de matériel roulant.

Cette mesure permettrait en outre aux entreprises de transport de rentrer dans le champ d'application de l'exonération de l'impôt sur les sociétés lors de la reprise d'entreprises en difficulté.

15. Prévoir des modalités d'information et de concertation entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les organisations professionnelles du secteur

Les péages représentant environ 5 % des coûts du TRM, il est indispensable que les entreprises aient une visibilité suffisante sur ce poste. Il est donc proposé :

- que les fédérations du TRM, les sociétés concessionnaires et l'administration définissent des procédures d'information et de concertation sur les augmentations de péages et engagent une réflexion sur des modulations tarifaires en heures creuses ou nocturnes
- que les fédérations du TRM et les sociétés concessionnaires engagent une concertation sur les services aux transporteurs : aires de parkings, parkings sécurisés, centres routiers équipés, cartes d'abonnement, télépéage, information sur l'état du trafic, service de dépannage...

16. Mettre en place un guichet unique et simplifier les dispositifs d'enquête statistique

La création d'un guichet unique ou d'un site spécifique devrait être mis à l'étude pour la France et éventuellement au niveau de l'Union européenne pour faciliter les démarches administratives pour le transport international.

Cela n'a rien de vital et cela n'empêche personne de se développer et d'être dynamique, mais il faut avouer qu'un simple transport en France peut ressembler à une véritable aventure administrative et bureaucratique.

On l'a dit, pour un transport banal, de matières banales, le chauffeur doit pouvoir présenter 6 à 7 documents qui le concernent directement, lui et son véhicule, plus 7 concernant son fret : 14 documents ! Un seul vous manque et vous voici verbalisé, si ce n'est pas pire.

A l'international c'est, évidemment encore plus compliqué, et cela semble tout à fait rétro à l'époque de l'informatique embarquée, des tachygraphes à puce, du suivi par satellite, des banques de données, des sites professionnels et autres systèmes sophistiqués !

Les enquêtes statistiques effectuées par l'administration auprès des entreprises sont destinées à suivre l'évolution du secteur. Leurs résultats sont utilisés par l'ensemble des professionnels.

Il est nécessaire de simplifier le contenu de ces questionnaires pour réduire la charge de travail qui pèse sur les chefs d'entreprises.

17. 60 – 80 – 90

Chacun, en suivant un camion ou un ensemble routier, aura pu se demander à quoi servent les disques blancs fixés à l'arrière des véhicules et qui portent des nombres qui sont, en réfléchissant bien, sans doute des chiffres de vitesse maximale autorisés pour ces véhicules.

Eh bien, c'est le cas. Et seuls de toute l'Europe, les véhicules français sont obligés d'arborer ces disques mystérieux, trois côte à côte en général.

Le premier porte par exemple le nombre 60. Eh bien, c'est la vitesse maximale permise au chauffeur sur une route nationale, en France. Le nombre 80 se réfère à la vitesse qu'il peut atteindre sur une route à deux fois deux voies, alors que le nombre 90 indique que ce véhicule pourra rouler à 90 km/h sur une autoroute. Il s'agit de véhicules de plus de 12 tonnes de poids total en charge.

Il y a plus, pour bien embrouiller l'esprit du non initié : un véhicule de moins de 12 tonnes de poids total en charge portera des disques : 80 – 100 et 110, et un camion citerne les suivants : 60 – 70 et 80 !

Ce qui est sûr, c'est que ces disques n'ont plus aucune utilité pour personne, même plus pour la gendarmerie ou la police qui, en cas d'infraction n'ont aucun besoin de disque pour classer le véhicule dans la bonne catégorie de vitesse autorisée et limite. Et que personne d'autre ne s'en soucie.

L'absence d'un de ces disques complètement inutiles, coûte un PV de 45 €, et le véhicule doit repasser une visite au Service des Mines.

Nous proposons de mettre fin à ce système que rien ne semble devoir justifier, et ce par une modification du Code de la Route et l'abrogation de son article.

18. Spécial zone longue

Des aménagements mineurs mais qui comptent beaucoup pour les conducteurs routiers de zone longue (auxquels ils simplifieront la vie désormais) et pour le chef d'entreprise (qu'ils sécuriseront) devraient pouvoir être apportés à la notion du temps de conduite et de temps de travail.

Le premier concerne la tranche de temps nécessaire à un conducteur arrivé au maximum de temps de conduite mais se trouvant à faible distance de son domicile, pour pouvoir rentrer chez lui.

Le second concerne l'utilisation du camion, ou du tracteur, à la fin du temps de travail, pour gagner son domicile.

I. AU PLAN EUROPEEN

Le Livre Blanc européen sur «le développement futur de la politique des transports» fait le tour des principaux problèmes et sujets de débats relatifs au TRM et il n'y a guère de problèmes qui n'ait déjà fait l'objet de propositions au niveau des grands services de la Commission.

Un maître-mot au niveau européen, aujourd'hui, celui « d'harmonisation fiscale et sociale », voisine avec des préoccupations de plus en plus liées aux pollutions engendrées par le transport, aux congestions chroniques de réseaux, aux conditions de travail, à la place des usagers, à la sécurité routière, à la concurrence sauvage, à la formation professionnelle, à l'intermodalité...

Ce que dit Mme de PALACIO

Lors de mon entretien avec Mme de Palacio, j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec elle de tous les problèmes qui se posent actuellement au transport routier de marchandises. Elle s'est montrée particulièrement attentive aux difficultés rencontrées par ce secteur d'activité. Tous les sujets ont été évoqués, en particulier :

Règles sociales

« Les transporteurs français rêvent de remplacer leur réglementation sociale actuelle par le règlement 38-20. La Commission a fait des avancées là-dessus, mais n'a pas encore réussi à convaincre tous les 15 de l'adopter, alors que le Parlement européen lui, est d'accord. Ce sera encore pire avec le futur conseil à 25. Si ce texte n'est pas définitivement adopté en mars, il ne passera plus. Nous avons absolument besoin de l'aide de la France pour aboutir » indique Mme de PALACIO, commissaire européen chargé des transports, nous recevant à Strasbourg. A la fois combative, résolue et un rien désabusée.

Gazole européen

« Nous savons qu'il est nécessaire d'avoir un gazole à prix unique en Europe, et nous y travaillons. En décembre, le Parlement européen n'a pas accepté de suivre les préconisations du Conseil ECOFIN sur ce point. C'est une mesure qui doit être acceptée à l'unanimité ».

40 tonnes

« C'est une décision qui relève des nations. Nous y resterons attachés. 13 tonnes par essieu, c'est une bonne norme ».

Cabotage

« Suspendre le cabotage, c'est impossible. Mais l'Europe doit réellement mieux en définir la durée. « Temporaire » n'est pas précis. Alors ? 1 semaine c'est trop court, 6 semaines, peut être trop long. Je penche pour 4 semaines ».

« Les seules solutions pour le freiner le cabotage : le contrôle sur route, le tachygraphe électronique, l'attestation de capacité du conducteur, la protection des transporteurs par rapport aux chargeurs. »

J. MESURES EUROPEENNES A PROMOUVOIR

Le gouvernement français a une grande influence au sein de l'Europe des quinze. Celle-ci s'estompera quelque peu dans l'UE élargie à 25.

Sur beaucoup de questions liées au TRM, le gouvernement français sait pouvoir compter sur le Parlement européen, la Commission européenne et également sur plusieurs Etats membres dont l'Allemagne.

Les grands thèmes sur lesquels les pouvoirs publics français peuvent aider à faire avancer l'Europe :

- le cabotage.
- le gazole européen harmonisé et fiscalité spécifique au TRM
- la lutte contre le travail illégal
- le Code de la Route européen avec notamment l'harmonisation des règles de sécurité et de vitesses
- l'interdiction de circuler : il n'est pas concevable que le dimanche ne soit pas respecté en France par les transporteurs étrangers.
- La fiscalité propre au TRM
- développement de la formation
- respect de la capacité financière des entreprises et remise en ordre des moyens et fréquences de ces contrôles dans certains pays particulièrement laxistes
- responsabilisation des donneurs d'ordre et des chargeurs
- le tonnage et les dimensions des véhicules (40 – 44 tonnes)
- favoriser le développement durable dans le secteur
- accélérer l'adoption de la proposition de nouvelles directives sur le contrôle.

X. OBJECTIFS 2005

Ce qu'on peut faire, ce qu'on doit faire, en profitant de la situation actuelle et en en tirant arguments, c'est construire, 15 ans après le fameux contrat de progrès dont tout le monde parle encore, une nouvelle politique, ambitieuse, conquérante du transport routier de marchandises. Sans attendre la SNCF et le rêve de l'intermodalité qui mettra 20 ans à devenir réalité, sans attendre les flottes qui un jour transporteront peut-être les camions à Sète ou de Marseille vers Gênes ou Naples et sans attendre l'attaque de « nouveaux entrants » qui sera différée de 2 à 5 ans après mai 2004.

Une nouvelle politique du transport est nécessaire :

- Pour ne pas subir la concurrence actuelle et la perte de dizaines de milliers d'emplois dans les 2 – 3 ans qui viennent.
- Pour redevenir nous-même conquérants, reprendre des marchés et accompagner le dynamisme de nos entreprises sur les marchés européens.
- Pour retrouver toute une classe de jeunes professionnels motivés, patrons formés aux modèles nouveaux, de conducteurs multilingues, bac pro en poche et fiers de leur métier et de leur rémunération.
- Pour retrouver un excédent de notre balance commerciale, des performances économiques, la fierté de notre pavillon et notre place dans l'Europe.

Rien de cela n'est possible dans l'ambiance actuelle avec une profession arc-boutée sur des positions ultimes et pénalisée par et dans sa propre activité.

Tout, par contre, est possible avec cette même profession si elle sent qu'on veut chercher à remédier à ses difficultés et lui redonner du tonus et de l'ambition.

Cette profession, en effet, a du talent et de la ressource. Elle l'a montré pendant toutes ces années noires, en résistant et en maintenant vaille que vaille, son potentiel.

Elle a fait des efforts de productivité, de rationalisation, d'imagination, de rigueur que n'ont pas eu à faire, les transporteurs des autres pays. Si elle les affronte demain à armes égales, tous ces efforts seront payants à court et à moyen terme, et elle ne peut que gagner, sur son marché intérieur où elle vit aujourd'hui en état de siège et sur le marché international où son moral retrouvé fera merveille.

C'est sur une page nouvelle, des objectifs nouveaux, que le TRM français peut se reconstruire. **Au plan intérieur sur la base des mesures structurelles** que nous avons essayé d'esquisser et de préconiser.

Au plan international ou plutôt infra-européen, par la mise en place, au niveau de l'Etat, un peu sur le modèle allemand, d'une volonté d'affronter les nouveaux défis ensemble, en ordre serré, suivant un plan concerté avec tous les acteurs, et d'un prendre les moyens :

- En organisant un contrôle sur route sévère et fortement dissuasif du transport européen d'aubaine et de circonstance, et en limitant la sous-traitance.
- En incitant les organisations professionnelles à se regrouper, à travailler ensemble et en leur donnant de nouveaux moyens d'action, y compris financières sur des objectifs pré-définis.
- En suscitant une démarche civique de la part des industriels français pour que, lors de la délocalisation de leur production, ou leur implantation dans des pays entrants, ils soient accompagnés par des transporteurs français.
- En privilégiant, y compris fiscalement, les groupements d'entreprises, en facilitant les rapprochements d'entreprises, en modifiant, par exemple, les règles des coopératives pour leur donner une plus grande souplesse et adaptabilité. Les regroupements d'entreprises permettent de réduire les coûts, de partager les compétences, et d'échanger idées, constats et réflexions.
- En confrontant et regroupant dans une sorte de bourse d'échanges, sous la houlette d'un organisme officiel, les expériences des précurseurs, afin d'en retirer une palette d'informations, de conseils, de carnets d'adresse, à l'intention des transporteurs français intéressés pays par pays. Ce qui ne concernerait pas forcément, d'ailleurs, les seuls pays entrants, mais permettrait aussi d'explorer les marchés émergents dans l'Europe des quinze.
- En encourageant les systèmes du type « Partenaire-France » à croître et à se multiplier et à entraîner le transport français de marchandises sur de nouveaux marchés ou de nouveaux segments.
- En définissant avec l'interprofession et les syndicats des cibles à privilégier (*comme la logistique en Allemagne*) et autour de lesquelles s'ordonneraient de nouvelles aides, des concours, de nouveaux réflexes aussi de la part des administrations concernées. On choisit des domaines d'excellence et on tente d'en faire des fers de lance sur le terrain européen.
- En utilisant de façon intensive nos représentations consulaires ou diplomatiques dans les pays entrants pour observer en permanence l'évolution des marchés, l'activité de nos concurrents, et en signalant les meilleures opportunités, les créneaux que les entreprises françaises pourraient tenter d'occuper.
- En créant le bac-pro multilingue de conducteur routier et en redonnant ses lettres de noblesse au transport routier français, en l'aidant à soigner son image de marque et à se doter de règles éthiques claires et partagées.

- En signalant systématiquement au niveau européen (au besoin l'Etat portant plainte à ce niveau) toutes les infractions, la concurrence abusive, l'exploitation des chauffeurs, les cas flagrants de « préférence nationale », les contournements des règles, le non respect de l'éthique, existant dans les pays entrants, comme la pratique des « backchiches » par exemple, à l'entrée de certains pays. D'ailleurs, la Commission européenne y invite les gouvernements.

POUR CONCLURE

Le TRM est un agent irremplaçable de vie et de développement. Il accompagne chaque citoyen, il lui apporte ce qui lui est nécessaire, c'est un outil de valeur au service de chacun, et en définitive de notre pays.

Les Français qui, sans doute, ne connaissent dans leur grande majorité du transport que ce qu'on peut en voir sur la route, savent rarement la qualité de ses entrepreneurs, leur combativité, leur capacité d'adaptation, leur pugnacité et l'extraordinaire savoir-faire, la compétence de leurs personnels.

C'est ce que cette mission m'aura aussi permis de constater.

Par ses multiples aspects, par la complexité des situations, des règles, des règlements, des décrets, des lois françaises ou européennes, par la diversité des fils administratifs qui le relie à l'Etat, nous avons vu que les problèmes si complexes du TRM ne relèvent pas, sans doute du seul Ministre de l'Equipement et des Transports, mais aussi de tous les autres, et en définitive, d'un vaste champ interministériel : finances, intérieur, affaires sociales, transports, sécurité, affaires économiques, affaires étrangères, affaires européennes : tout le monde ou presque est en réalité concerné !

C'est sans doute ce que MM. RAFFARIN, Premier Ministre et de ROBIEN, pressentaient déjà largement, le jour où ils m'ont fait l'honneur de me confier la mission qui s'achève aujourd'hui.

Je souhaite bon vent, bon courage, bonne route au TRM français pour les années qui viennent. J'espère avoir bien traduit ses attentes.

Francis HILLMEYER

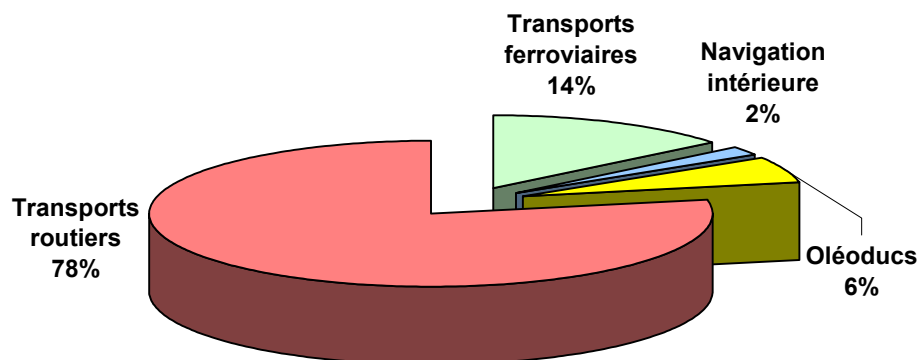
XI. ANNEXES

France

Données chiffrées

I. Les données générales.

- La répartition modale des transports terrestres en 2002 (en T/km).



source : SES

- Le poids du transport routier de marchandises dans le PIB (en Mds courants).

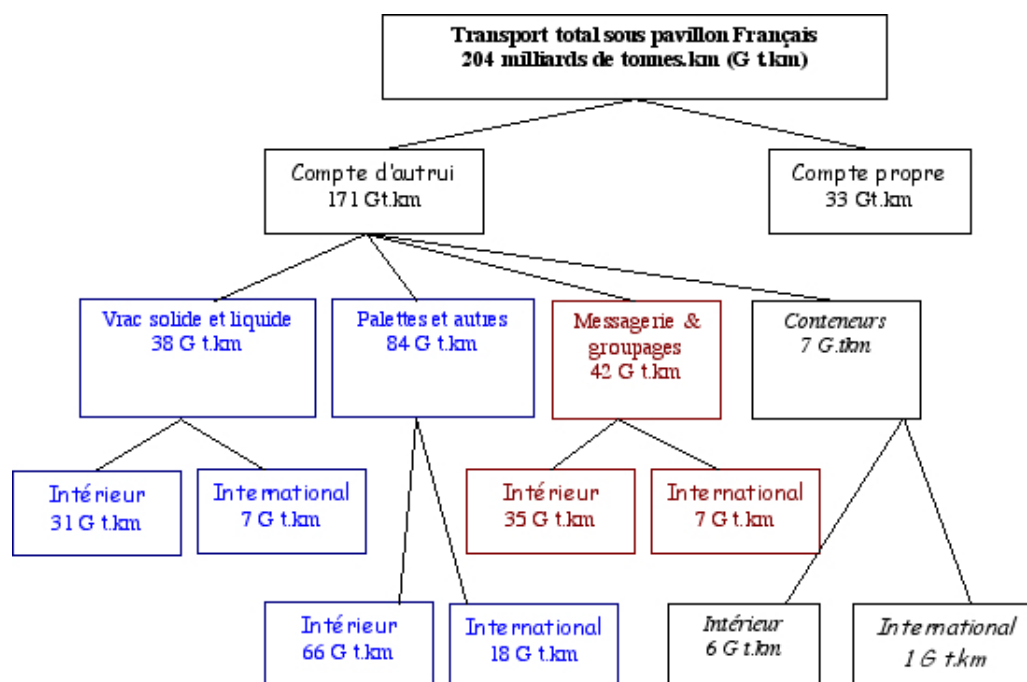
Année 2002 — source CCTN - INSEE

Valeur ajoutée du TRM (1)	18,4
Produit intérieur brut	1 520,8
Contribution du secteur au PIB en %	1,2%

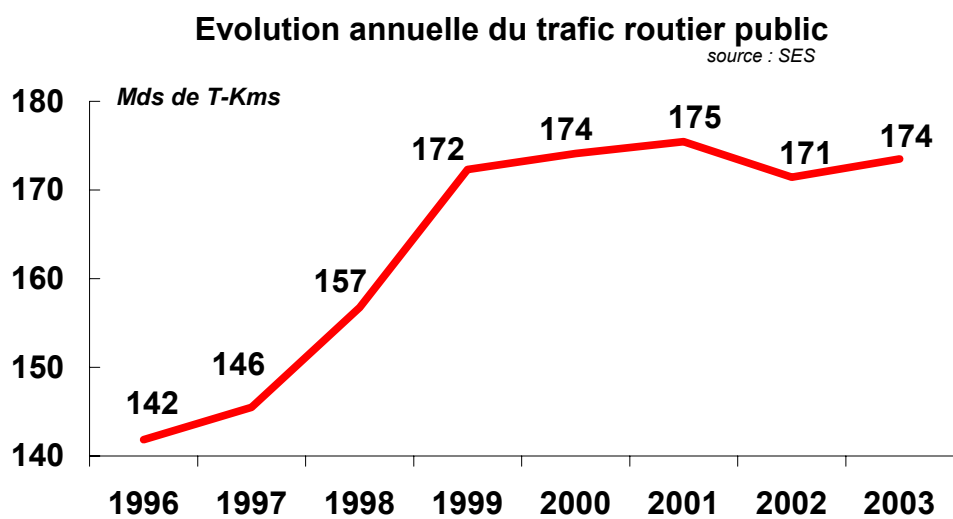
(1) transports interurbains + transports de proximité + déménagement + location avec conducteur + messagerie, fret express + affrètement et organisation des transports internationaux.

- La décomposition du transport routier sous pavillon français en 2001

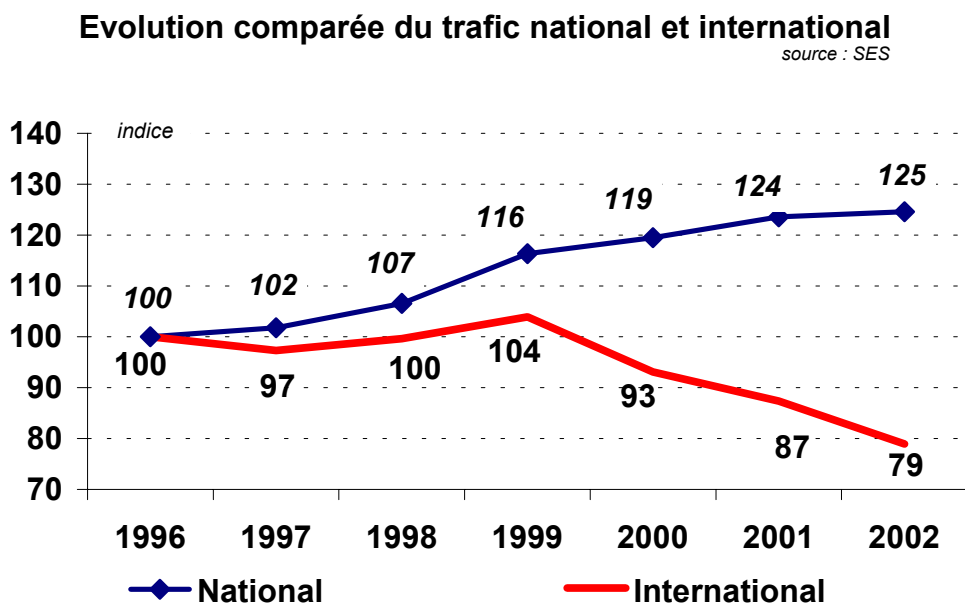
(source : Etude Salini).



● L'évolution annuelle du trafic routier public.



● L'évolution comparée du trafic national et international.



II. Les données relatives aux entreprises et aux salariés.

● Les entreprises de transport routier de marchandises selon le nombre de salariés.

Source : ESE 2000

	Aucun salarié	1 à 5 salariés	6 à 49 salariés	50 salariés et plus	Total
Transport routier de marchandises (1)	15 067	17 113	8 316	969	41 465
% (3)	36%	42%	20%	2%	100%
Organisation du transport du fret (2)	474	860	1 335	366	3 035
% (3)	16%	28%	44%	12%	100%
ensemble	15 541	17 973	9 651	1 335	44 500
% (3)	35%	40%	22%	3%	100%

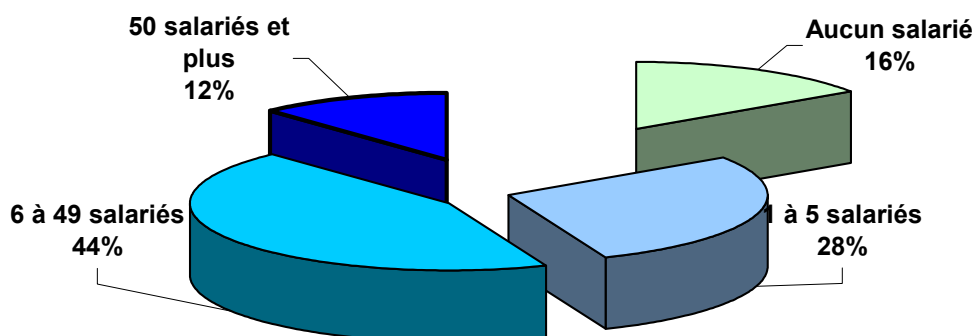
(1) transports interurbains + transports de proximité + déménagement + location avec conducteur.

(2) messagerie, fret express + affrètement et organisation des transports internationaux.

(3) taux de répartition.

Organisation du transport de fret répartition de l'effectif des salariés

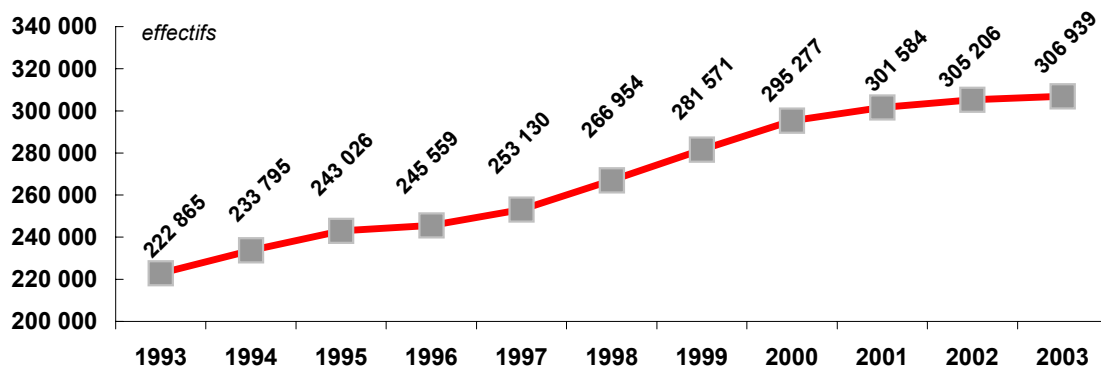
source : AEA 200



● L'emploi salarié dans le TRM de proximité et le TRM interurbain.

Evolution de l'emploi dans les entreprises de TRM de plus de 9 salariés *

source : UNEDIC



* non compris le déménagement, la location de véhicules industriels avec conducteurs, la messagerie et le fret express

III. Les données sur le parc de véhicules.

● Le parc de véhicules en service selon le genre de véhicule moteur.

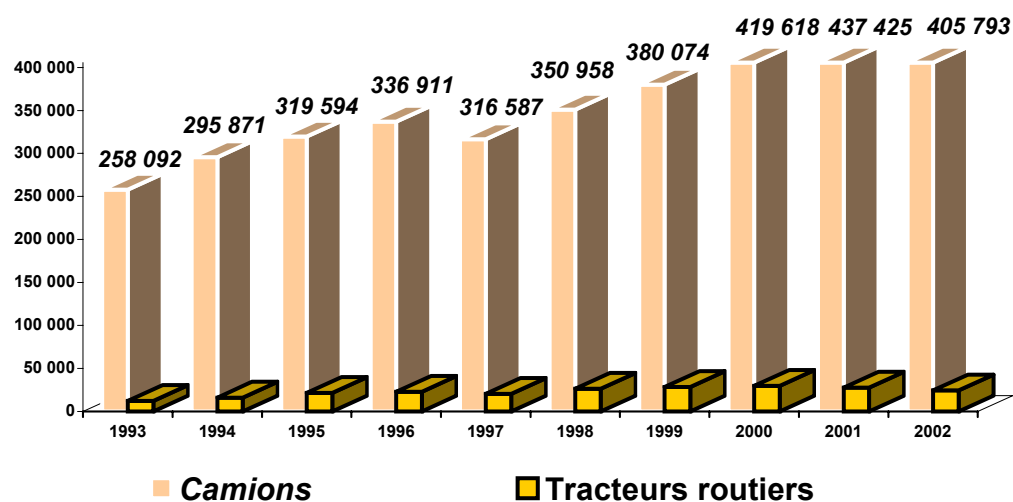
Source : enquête TRM 2002 Véhicules de 3 T & plus de CU s	Camions	% (1)	Tracteurs routiers	% (1)	Total
Compte d'autrui % (1)	86 200 36%	32%	152 900 64%	73%	239 100 100%
Compte propre % (1)	181 500 77%	68%	55 300 23%	27%	236 800 100%
Ensemble % (1)	267 700 56%	100%	208 200 44%	100%	475 900 100

(1) taux de répartition

● L'immatriculations annuelles des véhicules neufs par genre.

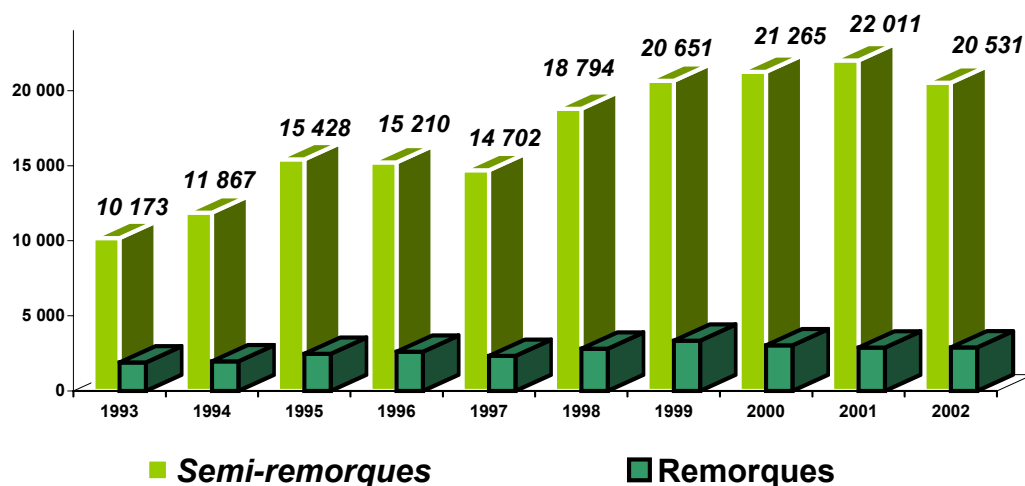
Immatriculations annuelles des véhicules moteurs

source : SES



Immatriculations annuelles des véhicules tractés

source : SES



IV. Les données financières.

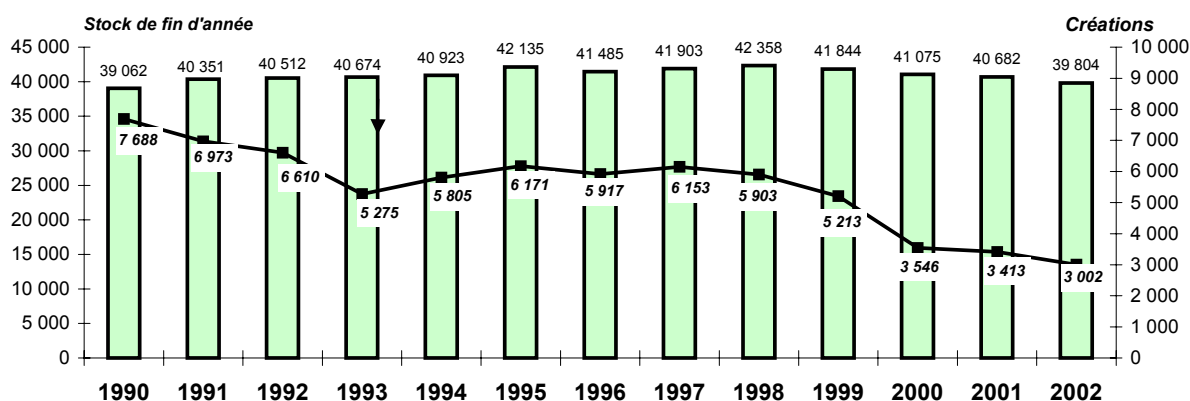
● La démographie des entreprises de TRM de proximité et interurbain.

Source : INSEE-SIRENE-BODACC

	Créations	Stock de fin d'année	Défaillances	Cessations
1990	7 688	39 062	1 484	
1991	6 973	40 351	1 635	5 684
1992	6 610	40 512	1 634	6 449
1993	5 275	40 674	1 801	5 113
1994	5 805	40 923	1 638	5 556
1995	6 171	42 135	1 270	4 959
1996	5 917	41 485	1 285	6 567
1997	6 153	41 903	1 494	5 735
1998	5 903	42 358	1 239	5 448
1999	5 213	41 844	1 193	5 727
2000	3 546	41 075	1 303	4 315
2001	3 413	40 682	1 244	3 806
2002	3 002	39 804	1 224	3 742

Démographie des entreprises de TRM de proximité et interurbain

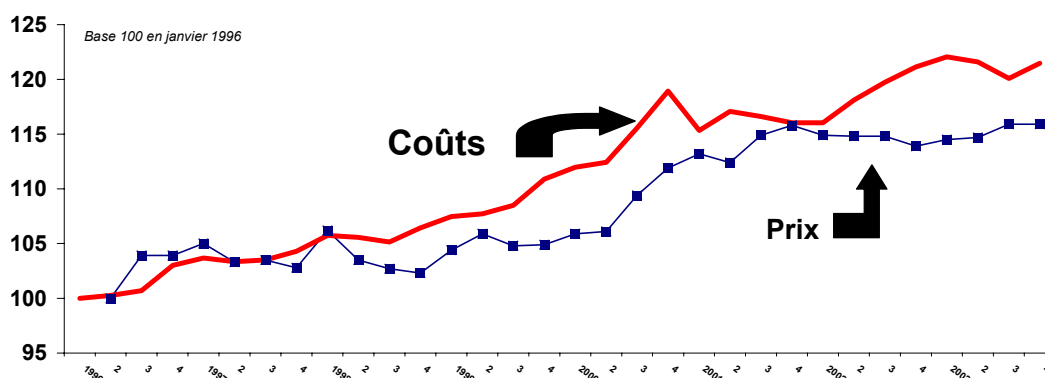
source : INSEE - SIRENE - BODACC



● L'évolution des prix et des coûts du transport routier – Prix au véhicule-kilomètre.

Evolution des prix et des coûts de longue distance

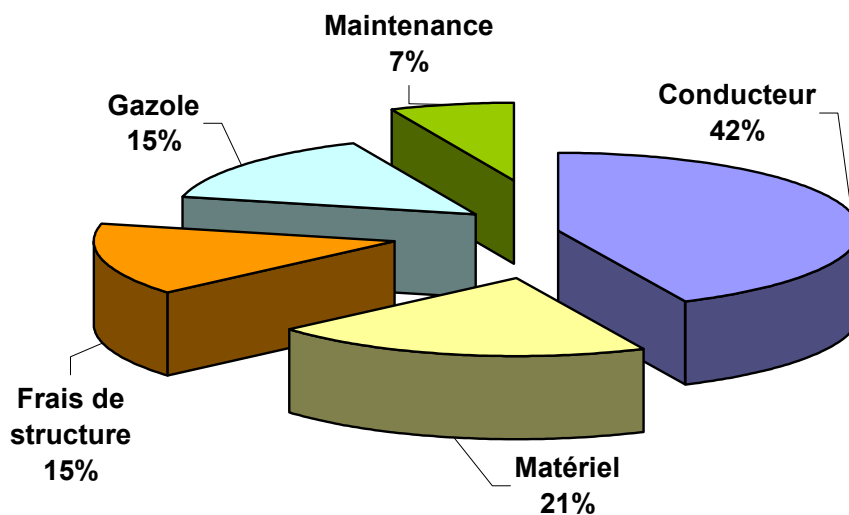
source : CNR/SES



● Les structures du coût du transport routier

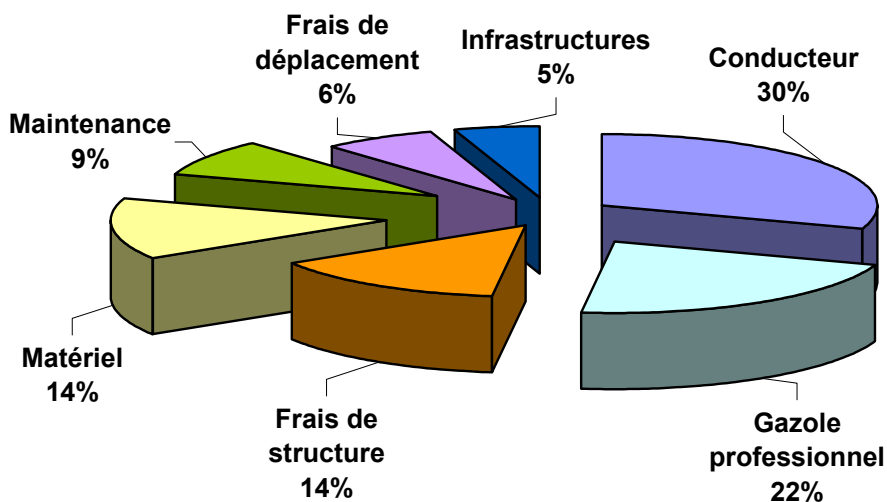
Structure du coût en transport régional

source : CNR 2003



Structure du coût en longue distance

source : CNR 2003



Europe

données chiffrées

I. Les données générales

● Les niveaux d'évolution du transport routier de marchandises par pavillon européen.

Source : SES

Pavillons	Niveaux de l'année 2001				Evolution en %			
	Transport national		Transport international		Transport national t/km		Transport international T/km	
	10 ⁰ tonnes	10 ⁹ t-km	10 ⁰ tonnes	10 ⁹ t-km	2000/1999	2001/2000	2000/1999	2001/2000
Autriche	244	11	39	25	1,4	17,2	5,0	11,2
Belgique	292	24	94	36	n.d.	4,3	n.d.	3,8
Danemark	190	11	15	11	5,6	-1,0	1,6	-13,5
Allemagne	2 936	220	124	59	-0,2	1,5	4,7	8,6
Espagne	1 006	114	42	47	10,4	6,6	15,6	12,6
France	1 916	169	75	38	2,5	3,3	-10,4	-6,2
Luxembourg	23	0,5	22	8	10,1	17,3	21,2	14,1
Pays-Bas	470	31	123	48	-3,5	-1,8	-5,6	-1,1
Portugal	127	10	10	13	n.d.	n.d.	3,2	7,9
Suède	306	27	7	4	n.d.	-4,7	n.d.	-1,9
Royaume-Uni	1 612	187	17	14	-0,9	-2,7	-11,5	-11,8
Total UE 11	9 122	805	568	303	4,9	1,7	5,9	3,1

● La ventilation des entreprises de TRM*, par taille, dans chacun des pays européens.

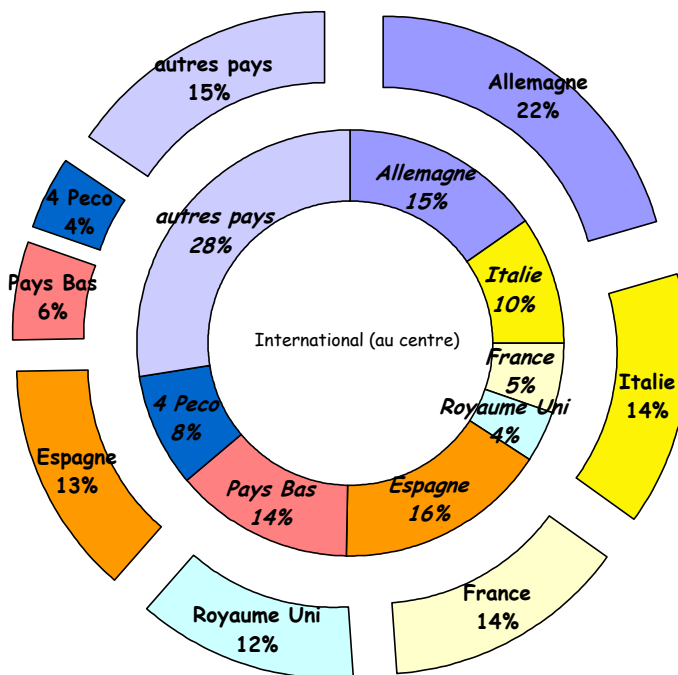
Pays	Année	Nombre de salariés					Total
		0 à 5	6 à 9	10 à 19	20 à 49	50 et +	
Allemagne	1994	24 059	5 997	5 337	2 395	619	38 407
Autriche	2000	2 851	989	690	372	117	5 019
Belgique	2000	4 776	963	735	661	163	7 298
Danemark	2000	6 345	737	484	314	114	7 994
Espagne	2000	119 968	6 311	2 410	1 167	62	129 918
Finlande	2000	10 400	885	397	120	41	11 843
France	2000	32 344	5 454	3 075	2 490	948	44 311
Irlande	1997	1 841	290	127	64	0	2 322
Italie	1991	80 479	3 043	1 906	808	222	86 458
Luxembourg	1998	258	69	68	36	25	456
Pays-Bas	2000	6 780	1 350	1 025	755	380	10 290
Norvège	2000	9 738	741	275	132	39	10 925
Portugal	2000	4 145	967	479	223	82	5 896
Royaume-Uni	2000	27 160	4 843	2 990	1 243	583	36 819
Suède	2000	12663	1506	781	365	101	15 416

Source : Newcronos - Eurostat - Règlement européen sur les statistiques structurelles d'entreprises
 * TRM : 602L, 602M, 602N et 602P

● **La part de marché par pavillons.**

Parts de marché par pavillon (17 pays) en tonnes/km. Le cercle extérieur correspond au transport total et le cercle central aux seuls transports internationaux.
Données 2002 regroupées par la CEMT.

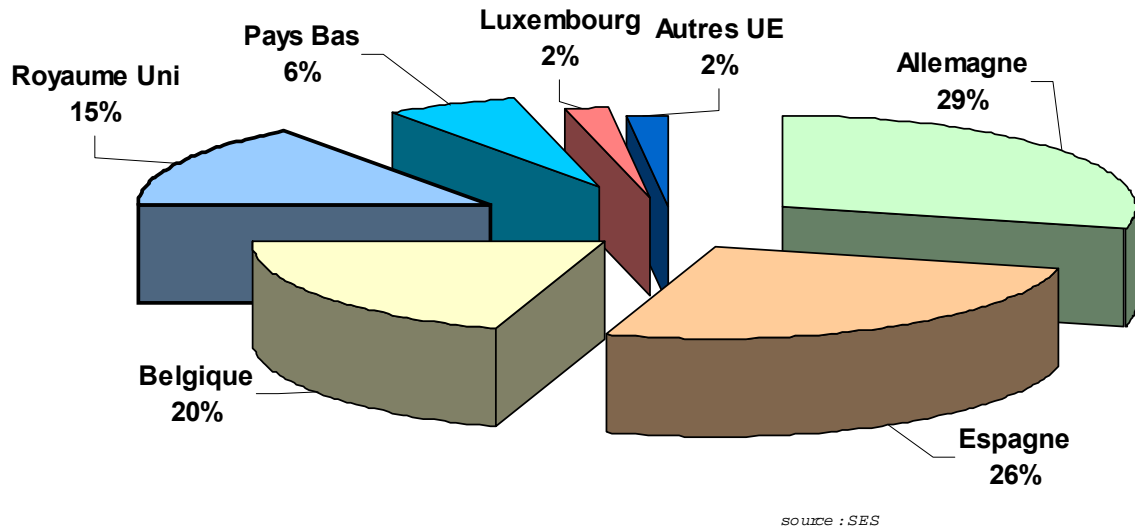
Parts de marché (Globales et international seul)



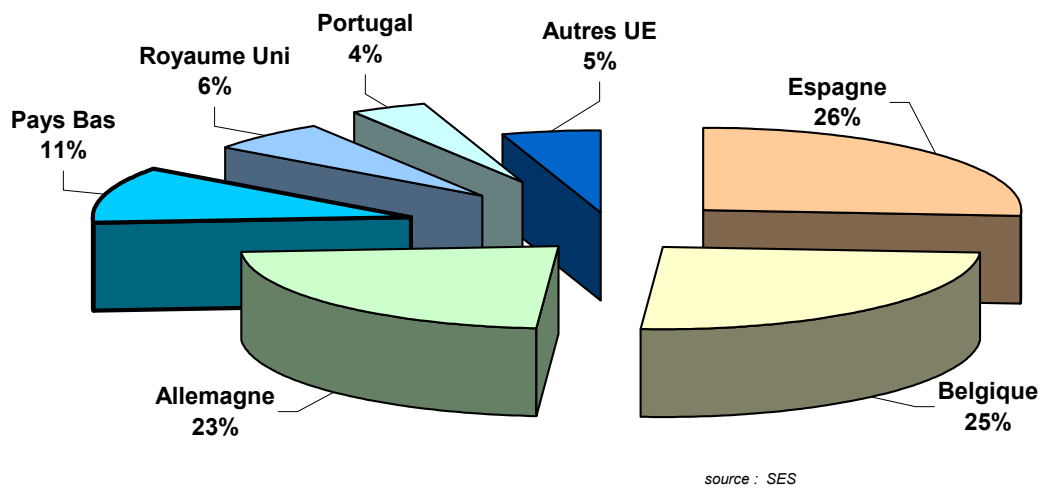
Source : Etude Salini.

II. Les trafics bilatéraux au sein de l'Union Européenne.

- Trafics bilatéraux effectués sous le pavillon français en 2001.



- Trafics bilatéraux effectués avec la France sous pavillons étrangers en 2001.

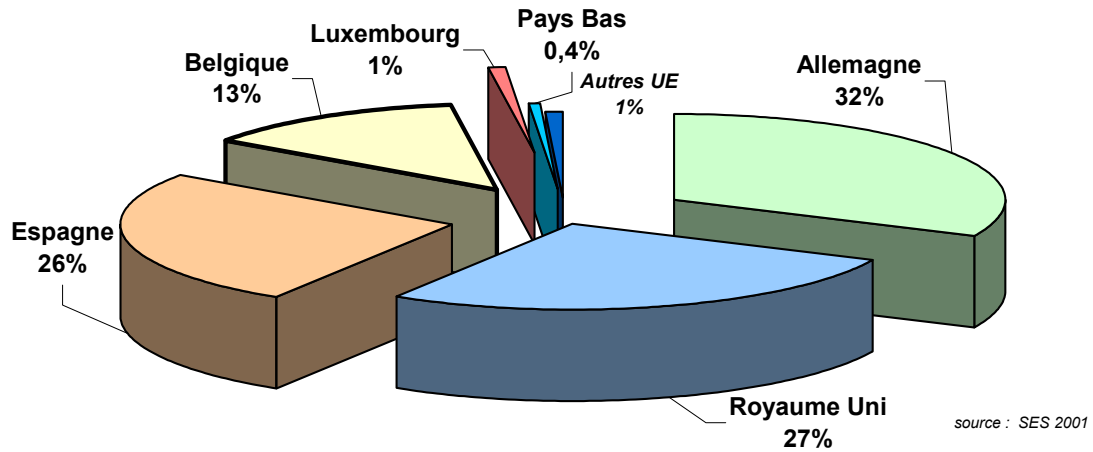


● la part des pays de l'Union Européenne dans le transport bilatéral du pavillon français en 2001 (en T/km).

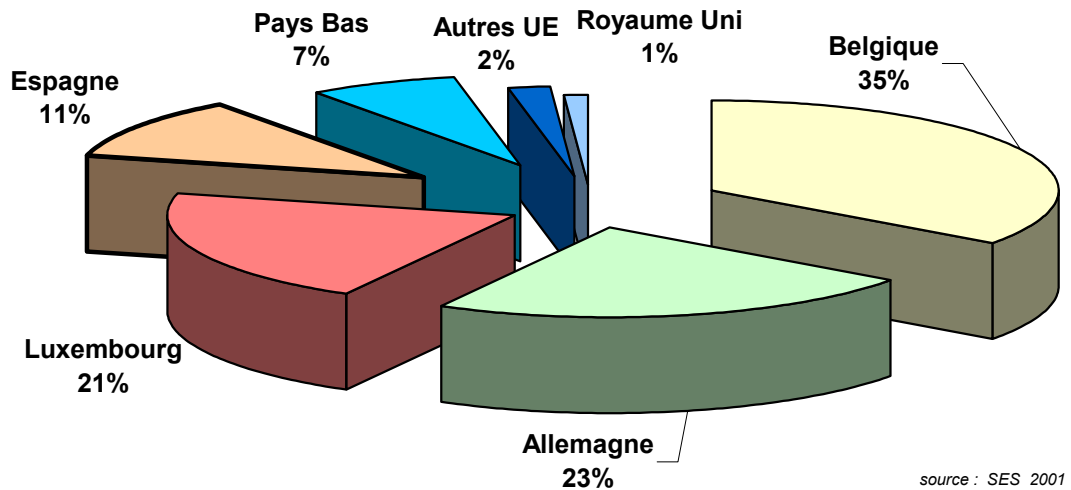
Source SES					
	Pavillon	Entrées en France		Pavillon	Sorties de France
Belgique	<i>Belge</i>	7 636 325	Espagne	<i>Espagnol</i>	7 028 522
	<i>Français</i>	2 718 501		<i>Français</i>	3 726 459
Allemagne	<i>Allemand</i>	6 455 850	Allemagne	<i>Allemand</i>	5 515 597
	<i>Français</i>	3 563 058		<i>Français</i>	3 945 471
Espagne	<i>Espagnol</i>	6 350 302	Belgique	<i>Belge</i>	5 234 181
	<i>Français</i>	2 978 785		<i>Français</i>	2 318 408
Pays Bas	<i>Néerlandais</i>	3 524 074	Pays Bas	<i>Néerlandais</i>	2 337 194
	<i>Français</i>	833 840		<i>Français</i>	593 975
Luxembourg	<i>Luxembourgeois</i>	212 305	Royaume Uni	<i>Britannique</i>	1 609 982
	<i>Français</i>	234 592		<i>Français</i>	2 330 695
Royaume Uni	<i>Britannique</i>	1 465 329	Portugal	<i>Portugais</i>	1 168 776
	<i>Français</i>	1 378 451		<i>Français</i>	177 907
Portugal	<i>Portugais</i>	1 067 704	Danemark	<i>Danois</i>	642 880
	<i>Français</i>	65 416		<i>Français</i>	54 687
Danemark	<i>Danois</i>	588 136	Autriche	<i>Autrichien</i>	440 215
	<i>Français</i>	18 199		<i>Français</i>	149 264
Autriche	<i>Autrichien</i>	515 976	Luxembourg	<i>Luxembourgeois</i>	173 095
	<i>Français</i>	95 864		<i>Français</i>	217 414
Suède	<i>Suédois</i>	85 836	Suède	<i>Suédois</i>	134 728
	<i>Français</i>	48 183		<i>Français</i>	91 429
Total UE 11		27 981 837	Total UE 11		24 285 170

III. le cabotage au sein de l'Union Européenne.

- Les pays cabotés par le pavillon français en 2001.

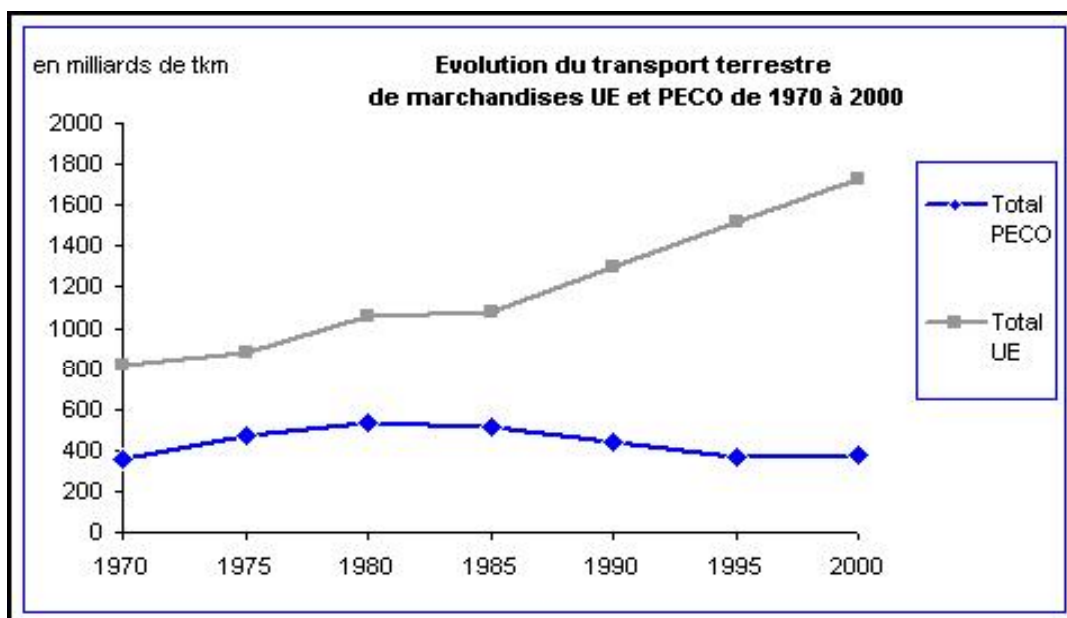


- La répartition des pays caboteurs en France.



IV. La comparaison entre les pays de l'Union Européenne (UE) & les pays de l'Europe Centrale & Orientale (PECO).

- L'évolution du transport terrestre de marchandises UE et PECO (1970-2000).



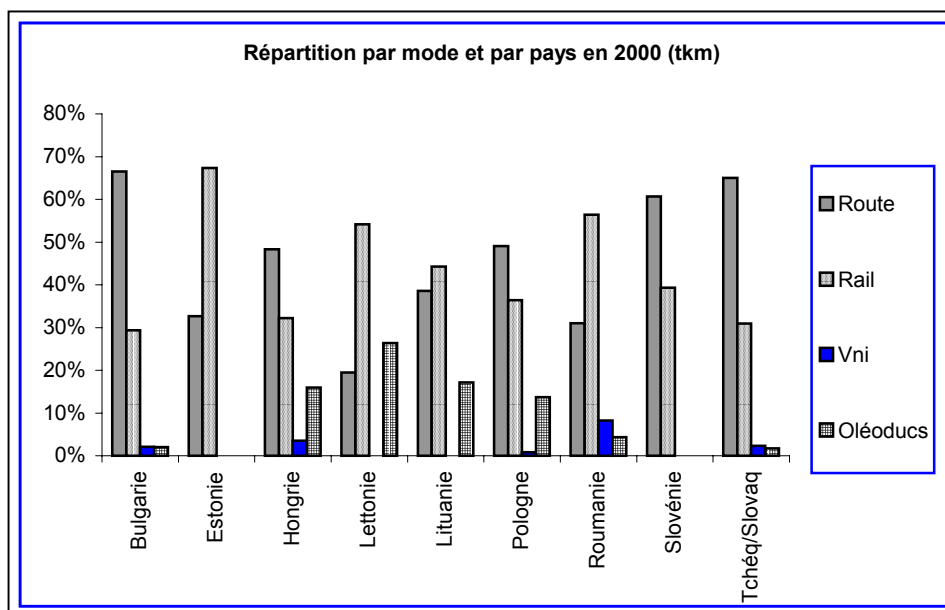
- La répartition modale au sein des pays de l'UE et des PECO (1970-2000).

Les pays de l'Union Européenne					
En % (tkm)	Route	Rail	Voie navigable	Oléoducs	Total
1970	50	29	13	8	100
1975	57	23	11	9	100
1980	60	21	10	8	100
1985	65	20	9	6	100
1990	70	17	8	6	100
1995	72	15	8	5	100
2000	73	14	7	5	100

Les pays de l'Europe Centrale & Orientale					
En % (tkm)	Route	Rail	Voie navigable	Oléoducs	Total
1970	15	77	3	5	100
1975	20	73	2	5	100
1980	23	68	2	7	100
1985	22	69	2	7	100
1990	27	63	3	7	100
1995	42	47	2	8	100
2000	50	39	2	10	100

Source : CNT

● La répartition du transport par pays en 2000.



Source : CNT

● Les entreprises selon l'effectif des salariés dans quelques PECO.

Ventilation des entreprises du TRM, par taille, de quelques pays candidats

	Année	Nombre de salariés					Total
		0 à 5	6 à 9	10 à 19	20 à 49	50 & plus	
Hongrie	1999	nd	902	378	204	73	1 557
Pologne	2000	86 169	2 572	395	379	214	89 729
Rép Tchèque	2000	21 392	1 258	525	369	159	23 703
Roumanie	2000	4 368	853	414	282	202	6 119

Source : CNT

Le cas Willy BETZ

Pas un des transporteurs rencontrés dans le cadre de cette mission parlementaire, pas une des organisations et fédérations d'entreprises de transport, pas un syndicaliste, pas un conducteur routier qui ne nous ait parlé d'un génie, d'un homme astucieux, d'un malin, d'un personnage qui sait jouer de la diversité des lois d'un pays à un autre, d'un précurseur, d'un anti-conformiste, d'un homme d'affaires au-dessus du lot ou d'une sorte de mythe ou de mystère, d'un transporteur allemand pour tout dire, d'un grand patron, du nom de Willy Betz. Willy Betz est certainement un peu de tout cela. Il est en tous cas absolument incontournable tant sur les routes que sillonnent ses camions servis par 7.000 salariés, que dans les évocations et analyses du TRM européen.

Le 4 décembre 2001, la CEMT (*Conférence Européenne des Ministres du Transport*) décrivait le phénomène Willy Betz dans les termes suivants :

« Le transporteur allemand Willy Betz (*siège social situé à Reutlingen – Bade Wurtemberg, 7.000 salariés, 0,7 milliards d'€ de chiffre d'affaire*) a occupé le devant de la scène médiatique des transports récemment pour l'emploi de chauffeurs venus d'Europe de l'Est au sein de ses véhicules. Willy Betz, spécialisé dans le transport international, dispose de nombreuses filiales par l'intermédiaire desquelles il a un parc roulant de 4.500 camions.

En 1997, Willy Betz a fini de racheter la SOMAT, l'ancien transporteur du bloc de l'Est basé en Bulgarie, et ses filiales, dont il a commencé à prendre le contrôle en 1994. Fort de ses liens avec Mercedes, dont il est l'importateur en Bulgarie, il a modernisé la flotte mais a conservé plus de 2.000 chauffeurs ressortissants de Bulgarie ou des pays à l'intérieur desquels la SOMAT avait des filiales. Ce sont ces chauffeurs que l'on retrouve dans des transports ayant pour origine ou destination un pays au moins de l'UE.

Concrètement, un exemple de montage « Meccano » que l'on peut trouver consiste en un tracteur immatriculé en Autriche, avec des autorisations CEMT autrichiennes et circulant en France, attelé à une remorque immatriculée en Italie, chargée de fret espagnol, l'ensemble étant piloté par un chauffeur bulgare ou kazakh parlant une langue slave et présentant des papiers personnels rédigés en cyrillique.

Un tel montage est impossible à contrôler en France ou dans tout autre pays où le véhicule circule, à l'exception de l'Autriche dans cet exemple, où précisément, une telle association « Meccano » ne se présentera pas car c'est le seul pays où l'on peut établir que le chauffeur n'est pas employé par la succursale autrichienne de Willy Betz.

Le montage mis au point par Willy Betz et d'autres transporteurs avec lui, lui permet par impossibilité du contrôle, d'employer de la main d'œuvre d'Europe de l'Est sur des relations de trafic où Willy Betz est en concurrence avec des transporteurs de l'UE employant des chauffeurs de cette dernière.

L'on peut estimer que l'effet économique sous forme de réduction de coûts est important. En effet, dans le cas d'un attelage de 40 tonnes, la part du personnel de conduite dans les frais d'exploitation est de plus de 27 % et, avec les frais de route, elle avoisine les 35 % d'après l'enquête CNR en France.

A chiffre d'affaire égal, l'emploi d'un conducteur d'un pays de l'Est, s'il est payé environ moitié moins, fait tomber la part du salaire à 14 % environ des frais d'exploitation. Les frais de route chez Willy Betz seraient payés en devises des pays traversés et ne seraient donc pas inférieurs à ceux d'autres transporteurs.

On peut en conclure que l'emploi d'un chauffeur ressortissant d'Europe de l'Est entraîne une augmentation des marges bénéficiaires de plus de 10 % du chiffre d'affaire ! Ceci accroît considérablement la profitabilité ou la possibilité d'être compétitif en terme de prix de transport, d'autant plus que la marge bénéficiaire est de l'ordre de 1 % seulement, pour les transporteurs qui ne pratiquent pas un montage « Meccano » tel que celui utilisé par Willy Betz (*enquête française du Comité National Routier*). Ces derniers ne peuvent donc résister à une guerre des prix.

Pour être exact, il ne semble pas que Willy Betz pratique la guerre des prix à outrance, mais utilise sa profitabilité pour accroître sa taille. De plus, cela ne serait pas rendre justice à Willy Betz que de ne pas mentionner que plus de 2.000 de ses véhicules sont suivis par satellite (*matériel Eureltracs*) depuis le centre de Reutlingen. Ceci permet d'affecter au mieux les véhicules en fonction des opportunités de transport qui se présentent et de limiter au maximum les parcours à vide ou charge partielle. Il en résulte là également des gains de productivité qu'il y a lieu de ne pas sous-estimer.

L'emploi de chauffeurs d'Europe de l'Est par de singuliers montages réglementaires peut devenir une tentation de nombreux transporteurs davantage soucieux d'augmenter leurs marges bénéficiaires ou de faire face à la concurrence que de promouvoir une certaine éthique des relations économiques. A la limite, le phénomène appelle son extension et seuls seraient lésés les transporteurs ayant une base d'exploitation nationale trop restreinte pour envisager de développer des transports « Meccano ». Il en va de même pour les chauffeurs routiers ressortissants de l'UE qui seraient perdants dans la concurrence avec des chauffeurs des pays d'Europe de l'Est.

Des irrégularités par rapport à la réglementation.

La pratique de Willy Betz et celles d'autres transporteurs, consiste à faire mettre à disposition de sa filiale bulgare, par exemple, les véhicules surnuméraires, accompagnés d'autorisations. Ces véhicules sont surnuméraires par rapport à l'effectif très réduit des chauffeurs ressortissants des pays d'implantation des filiales de Willy Betz au sein de l'UE. Le véhicule circulera ou effectuera des transports en dehors du pays d'immatriculation de ce même véhicule qui sera malgré tout affrété par son établissement d'origine – l'ensemble étant dirigé depuis le siège de Reutlingen de l'Entreprise Willy Betz.

Un examen attentif révèle que ces dispositions sont contraires à la réglementation.

En effet, le véritable transporteur (« le voiturier ») est la filiale bulgare, qui fournit les chauffeurs, et qui voit des véhicules mis à sa disposition (il ne s'agit pas d'une location de véhicule car la plupart du temps, aucune convention de location n'est reconnue entre la Bulgarie et un pays de l'UE, mais il s'agit d'une simple mise à disposition). C'est donc la filiale bulgare qui devrait couvrir le véhicule d'une licence CEMT le cas échéant (même si on pouvait aussi considérer que le transporteur de fait ou au moins l'affréteur est le siège social de Reutlingen puisque tous les ordres en émanent !). Le véhicule est néanmoins couvert par une autorisation accordée à la filiale du pays d'immatriculation du véhicule, ce qui est contraire notamment à l'esprit des autorisations CEMT qui veut que ce soit le voiturier qui couvre le transport d'une autorisation. Il en va de même pour la licence communautaire ou des autorisations bilatérales.

La pratique de Willy Betz consiste donc à disposer d'un grand nombre de véhicules et, par la même, de licences CEMT ou de copies conformes de la licence communautaire, au sein de ses établissements de l'UE, tout en ayant très peu de conducteurs ressortissants de ces pays. Le surnuméraire de véhicules est mis à disposition des filiales des PECO ou de la CEI avec les autorisations. Ces dernières fournissent les chauffeurs. Le système est incontrôlable dans la mesure où, par exemple, le véhicule français ne circulera jamais en France avec des ressortissants bulgares. Il circulera dans d'autres pays de l'UE, là où on ne pourra pas vérifier que le chauffeur bulgare n'est pas employé par la filiale française.

Le chauffeur présente des titres valables en apparence, si ce n'est toutefois que la filiale française n'a pas la qualité de transporteur dans l'exemple qui est donné et que donc, la licence ne devrait pas être à son nom. Le système, qui sauve les apparences seulement, peut être reconduit pour chaque pays de l'UE ou de la CEMT où Willy Betz dispose de filiales.

Conscient des dommages que les systèmes de transports « Meccano » peuvent créer en matière de concurrence équitable, certaines administrations nationales ont réagi. Tel fut le cas en France, en Allemagne et en Belgique. Dans le cas de la France, qui a fortement incité ses partenaires européens à en faire autant, les dispositions suivantes ont été adoptées :

- les conditions de dépôt des demandes de licences CEMT ont été modifiées à compter du 01.01.2000. A partir de cette date, le nombre des autorisations délivrées à une entreprise doit être lié au nombre de conducteurs salariés dans l'entreprise demanderesse. En outre, cette dernière devra être en mesure de présenter les factures et les lettres de voiture correspondantes aux transports effectués sous autorisations CEMT.
- tout conducteur de pays tiers conduisant un véhicule communautaire qui ne sera pas en mesure d'établir ses liens avec l'entreprise titulaire de la licence communautaire se voit appliquer une consignation pour défaut d'autorisation bilatérale.
- Le contingent d'autorisations bilatérales avec la Bulgarie est gelé (rappelons que c'est le rachat de l'entreprise bulgare SOMAT qui a permis à Willy Betz de prendre son essor).
- Les mesures concernant la location de véhicules bénéficiant de titres internationaux doivent être réexaminées.

ANNEXES

ENVIRONNEMENT

CO2 et effet de serre

La consommation énergétique des transports représenterait en 1998, 28 % des émissions de CO₂, le principal gaz à effet de serre.

D'après les dernières estimations, si rien n'est entrepris pour renverser la tendance de la croissance du trafic, estime le Livre Blanc européen, les émissions de CO₂ dues au transport devraient augmenter d'environ 50 % entre 1999 et 2010, atteignant 1,113 milliards de tonnes d'émissions contre 739 en 1990.

Le transport par route dans son ensemble représente à lui seul 84 % des émissions de CO₂ imputables au transport.

10 HECTARES PAR JOUR

Chaque jour, en Europe, 10 hectares de terrains sont recouverts par des infrastructures routières.

Sur l'ensemble de l'Union européenne, le nombre de kilomètres d'autoroutes a été multiplié par 3 entre 1970 et 2000.

1 KILO DE PETROLE

Un kilo de pétrole permet de déplacer sur 1 kilomètre

- 50 tonnes dans un camion
- 9 tonnes par un wagon de chemin de fer
- 127 tonnes par la voie d'eau

Source : ADEME

CHERE SNCF

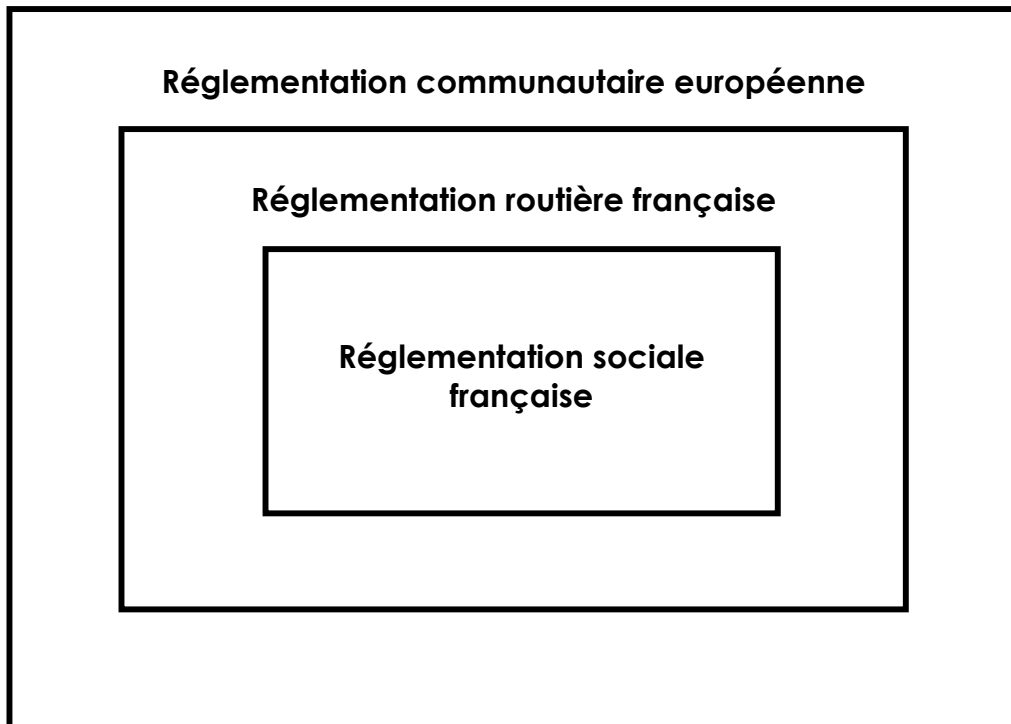
Dans le domaine ferroviaire, la SNCF vous fait une meilleure offre de transport si vous acceptez d'utiliser des wagons étrangers, suisses par exemple, de préférence aux wagons français.

Ceux-ci en effet, ne sont pas adaptés aux palettes normalisées au point de vue de leurs dimensions.

On ne peut charger que 35 palettes dans un wagon français, mais par contre, 76 dans un wagon suisse !

ANNEXES

LE CONSTAT



Les trois cadres de M. CHALOT (*transporteur – Strasbourg*) qui expliquent, d'après lui, les problèmes du TRM français, emprisonné par la réglementation sociale qui n'est pas imposée à ses concurrents allemands, italiens ou belges.

Liste des personnes rencontrées

Organisation / Ministère	Liste des contacts	Fonction/Titre	Rdv Intervenu le
Cabinet du Premier Ministre:	M. de ROBIEN,		30/09/03
	M. BUSSEREAU		30/09/03
Cabinet du Ministre de l'Équipement:	M. GAUTHEY	Conseiller pour l'Équipement et les Transports	17/12/03
	M. GANDIL	Directeur	06/01/04
Cabinet du Secrétaire d'État aux Transports:	M. RUBICHON	Directeur adjoint	30/09/03-06/01/04
	M. MEYREDE	Conseiller technique, chargé de la recherche et de l'intermodalité	30/09/03
	M. FIGUERAS	Conseiller technique	30/09/03-06/01/04
Cabinet du Ministre de l'économie et des finances et du Ministre délégué au budget :	M. DELEMOTTE	Conseiller technique	30/01/03-06/01/04
	M. BICHOT	Conseiller aux cabinets des Ministres	17/12/03

REPRESENTANTS DES SERVICES DE L'ADMINISTRATION

Ministère de l'Équipement

Direction des Transports Terrestres (D.T.T.)	M. RAULIN	Directeur des transports terrestres	03/08/03
	Mme BUCH	Sous-directrice des Transports routiers	02/09/03
	M. PERRET	Sous-directeur du Travail et des Affaires Sociales	02/09/03
	M. PERRET	Sous-directeur du Travail et des Affaires Sociales	10/12/03
	Mme CARMINE		
	M. MARCHADOUR	Chargé bureau du contrôle	18/12/03
Direction des Routes (DR)	M. PARISE	Directeur des routes	10/02/04
	M. MUSARD	Chargé de bureau	10/02/04
Direction de la Sécurité et de la Circulation Routière (DSCR)	M. GAUVIN	Sous-directeur	02/12/03
Direction des Affaires Économiques & Internationales:	M. ROBIN	Chef du Service économique et Statistiques	01/10/03

Ministère du Travail

Inspection générale des Transports (I.G.T.)	M. GOUTERAUX Mme RECEVEUR	Chef de l'Inspection	02/09/03
---	------------------------------	----------------------	----------

Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie -

Direction des relations économiques extérieures	Mme JOUEN	chargée du bureau de l'Union Européenne	25/11/03
	M. CAGNARD	chargé de la veille économique	25/11/03

FEDERATIONS DE TRANSPORTEURS

Fédération Nationale des Transports Routiers (F.N. T.R.)

M. PETIT	Président	03/09/03
M. DENEUVILLE	Délégué général	03/09/03-27/11/03

Fédération des Entreprises de transport et logistique de France (T.L.F.) :

M. FAUQUEUR	Président	03/02/04
M. BREAU	Président	01/10/03
M. BOULOCHER	Président	01/10/03
M. CORNEDE	Délégué général	

Union Nationale des Organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles (UNOSTRA)

M. GRARD	Président	04/09/03
M. ROSE	Secrétaire national	04/09/03

Association Française du Transport Routier International (AFTRI) :

Mme. ANTOINE	Présidente	03/09/03
M. GARBAN	Délégué général	03/09/03

Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF) :

M. LEANDRI	Délégué général	03/09/03
M. THOMAS		03/09/ & 09/12/2003
M. GEFFRAULT	Vice Président Commission route	03/09/03
M. SCHILDKNECHT	Vice Président AUTF d' ALSACE	09/12/03

UNICOOPTRANS :

M. BOUCHET	Président	04/12/03
M. MALGRAS	Délégué général	04/12/03

Chambre Syndicale du déménagement

M. LIMOGES	Président	28/10/03
M. CANIONI	Secrétaire général	28/10/03

OTRE

M. MORLIN	Président	29/10/03
M. MATHÉLIE	Secrétaire national	29/10/03

... / ...

LES ORGANISATIONS SPECIFIQUES

Association des Transports de Matières Dangereuses

M. MONNIER	Directeur	16/12/03
M. DECOURCHELLE	Directeur	16/12/03
M. CORNEDE	Délégué général (TLF)	16/12/03

Groupement des Transporteurs Routiers de Denrées et Produits Périssables (GTRDP)

M.BABE	Secrétaire général	09/12/03
M.LEZIER	Administrateur	09/12/03
M. ANTOINE	Administrateur	09/12/03

LES ORGANISMES INTERVENANT DANS LE TRANSPORT

Comité National Routier (C.N.R.) :

M. AMATO	Président	02/10/03
M. HIROU	Directeur	02/10/03

Conseil National du Transport (CNT)

M. GILLE	Directeur	29/10/03
----------	-----------	----------

Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) :

M. SHORT	Secrétaire général	09/12/03
----------	--------------------	----------

Union Internationale des Transports Routiers (IRU)

M. LINSSEN	Délégué général	02/12/03
M. KAMBERSKI	Chargé des relations UE/PECO	02/12/03

LES ORGANISMES DE FORMATION

Association pour le développement de la Formation professionnelle dans les Transports (A.F.T.)

M. PROLONGEAU	Président délégué général	14/10/03
---------------	---------------------------	----------

PROMOTRANS :

M. ROUY	Président	17/12/03
M. MARCET	Directeur délégué général	30/10/03-17/12/03

LES FEDERATIONS DE SALARIES - (CFDT, CGT, FO, CGC, CFTC, FNCR)

CFDT	M. HUART M. DUMONT	Secrétaire général Secrétaire général adjoint	28/10/03
CGT	M. PLACIDET M. ARQUIER Mme CONCAS	Fédération Fédération Secrétaire fédérale	28/10/03
FO	M. APRUZZESSE M. LECOEUVRE M. ECOFARD	Secrétaire général Secrétaire général adjoint Secrétaire fédéral	28/10/03
CGC	M. BURET M. LECORRE	Fédération Fédération	29/10/03
CFTC	M. DOUINE	Secrétaire général adjoint	30/10/03
FNCR	M. CAILLAUD	Délégué général	16/10/03

- LES EXPERTS -

	M. DOBIAS	ancien président de l'INRETS et du CNR	02/10/03
Institut National de la Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)	M. SALI NI		18/12/03
Institut National de la Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS)	M. SAVY		13/10/03
Union des Fédérations de Transport (U.F.T.)	M. CHOUTET		14/10/03
Université de LYON	M. BERNADET		12/11/03
Conseil des Ponts et chaussées	M. GRESSIER		02/09/03
Conseil des Ponts et chaussées	M. DEBEUSSCHER		01/10/03
Conseil des Ponts et chaussées	M. FOURNIER	ancien sous-directeur à la DTT	01/10/03
Consultant dans le domaine des Transports	M. RESCANIERES		12/11/03
Consultant dans le domaine des Transports	M. MEAUDRE		12/11/03
Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes (ASFA)	M. MESQUI	Délégué général	09/12/03
	M. PERES	Consultant	09/12/03
	Mme Guillerme		09/12/03

AUTRES PERSONNALITES

SNCF	M. HAENEL	Sénateur	10/12/03
	M. GERBAUD	Sénateur	10/12/03
	M. VERON	Directeur du fret	04/12/03
	M. VOLANT	Conseiller du Président	04/12/03
	M. MARTIN	Ambassadeur de France à Berlin	03/12/03
	M. CHENEVEZ	Conseiller à l'ambassade de France à Berlin	03/12/03
	M. MERKLING	Attaché transport à l'ambassade de France à Berlin	03/12/03
	Mme PLACEK	Attachée transport à l'ambassade de France à Varsovie	28/01/04
	Mme DZAK BENIOWSKA	Ambassade de France à Varsovie	28/01/04
	Mme DESCOTES	Représentation permanente à Bruxelles	14/01/04
	Mme DUMOULIN	Représentation permanente à Bruxelles	

COMMISSION EUROPEENNE

DGTREN	Mme De PALACIO	Vice -présidente de la Commission	13/01/04
	M. HILLBRECHT	Directeur des transports terrestres	13/01/04
	M. LAMOUREUX	Directeur général transports et énergie	14/01/04
	M. VAN VRECKEM	Chef d'unité	14/01/04
	M. VAN STEEN		14/01/04
DG élargissement	M. RISTORI	Directeur	14/01/04

ALLEMAGNE

Ministère des transports	M.Von RANDON	Directeur du cabinet du Ministre des Transports	03/12/03
	M. NAKE	Direction des transports terrestres	03/12/03
	Mme WINKLER	Déléguée aux relations franco allemandes	03/12/03
Organisation professionnelle BGL	M. STECKER	Représentant du BGL/Berlin	03/12/03
Organisation professionnelle de "spéditeurs"	Mme HINZE		03/12/03
Office Fédéral pour le Transport Routier de Marchandise (BAG)	M. VORRATH	Président du BAG	03/12/03
	M. MAIWORM	Directeur du contrôle	03/12/03

POLOGNE

Secrétaire d'Etat aux infrastructures	M. GORSKI	Secrétaire d'Etat	28/01/04
	M. WRONSKI	Directeur des infrastructures	28/01/04
Inspection du transport routier ZMPD	M. POLEC	Adjoint au chef de l'inspection	28/01/04
	M. BUCZECK	Secrétaire général	28/01/04
Entreprise CLEMENT	M.WILK	responsable de transport routier	28/01/04
	M.PISKOZUB	Directeur général	28/01/04

LES ENTREPRISES

Rencontres avec des chefs d'Entreprise

Transports PORTMANN	M. PORTMANN		27/10/03
Transports BLONDEL	M. BLONDEL		03/11/03
Transports GROSSKOST	M.GROSSKOST		07/11/03
Transports MATHIS	M. MATHIS		07/11/03
Transports CHALOT	M.CHALOT		07/11/03
Transports LELEU	M.LELEU		13/11/03
Transports BRIOIS	M. ET Mme BRIOIS		13/11/03
Transports RAPITEAU	M. RAPITEAU		26/11/03
Transports RENAUD	MM RENAUD		26/11/03
Transports BOUYER	M. BOUYER		26/11/03
Transports NORBERT DENTRESSANGLE	M.MICHEL	Président du directoire	29/10/03
GEODIS	M.BLAYAU		02/12/03
	M. BRANCHE	Président Directeur Général	
UPS	M. MARTIN	Directeur des relations publiques	16/12/03
LDI	M.PALYS	Directeur Général	16/12/03
Entreprise HARTMANN SA	M.ROHLMANN	Directeur Général	09/12/03
SAFAR Logistic corporation	M STEINLE		15/01/04
	M SENGELIN		
TRANS'NT	M HORRENBERGER		29/01/04

DEBAT TRANSPORTEURS/ CHARGEURS

FNTR	M. LIEBART	Co président	03/02/04
	M. MARTIN	Société UPS	03/02/04
	M. PEUZET	SA Peuzet	03/02/04
	M. DENEUVILLE	Délégué général	03/02/04
	Mme BERTHELOT		03/02/04
AUTF	M. LEANDRI	Délégué général	03/02/04
	M. GEFFRAUT	Vice Président de la commission route Entreprise Nestlé	03/02/04
ILEC	M.THUAL	Entreprise Atofina	03/02/04
	M. de GRAMMONT	Délégué général	03/02/04

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT / SERVICES DECONCENTRES

DRE ALSACE	M. GINDRE	Chef du service de l'économie et des professions	03/07/11/03
DRE PICARDIE	M. WERNERT	Chef de la cellule contrôle	27/10/-07/11/03
	M. COCLET	Chef du service Transport	13/11/03
DRE POITOU CHARENTES	M.GOMME	Chef du service Transport	26/11/03
	M. BERNARD		26/11/03

Remerciements pour leur concours à la rédaction de ce rapport, à :

Jean-Jacques WEBER Journaliste – Grand Reporter Député honoraire

et

Nathalie KIPPELEN Assistante parlementaire

