



# CHARGEURS - TRANSPORTEURS LA RENCONTRE NECESSAIRE (30 JANVIER 1996 - C.R.C.I.)

## Principales interventions

### ① Ouverture de la séance : André BASLE (Président de la C.R.C.I.)

Mesdames, Messieurs,

Je suis heureux de vous accueillir à la Chambre de Commerce et d'Industrie, et permettez-moi de souhaiter la bienvenue à Monsieur le Préfet de Région, à Monsieur du MESNIL, Directeur des Transports Terrestres, aux instances professionnelles, administratives, consulaires et d'une manière générale, à tous les acteurs des chaînes de transport et logistiques qui ont bien voulu répondre à l'invitation de tous les organisateurs de cette manifestation. En tant que Président de Chambre Consulaire, c'est toujours pour moi une grande satisfaction de voir des responsables d'entreprises venir d'horizons professionnels différents pour se rencontrer, échanger des idées, faire part d'expériences réussies et essayer d'établir des relations de travail constructives.

Cette satisfaction est renforcée par le fait que le transport routier de marchandises va être au cœur de nos réflexions et du débat d'aujourd'hui et nous savons qu'il se heurte à certaines difficultés. L'importance de ce secteur ne peut être ignorée. Avec un peu plus de 2000 établissements et quelques unes des entreprises les plus dynamiques de la profession, la région des Pays de la Loire (4<sup>ème</sup> région industrielle et 2<sup>ème</sup> région agricole) est une des toutes premières en matière de transport routier.

Avec la mondialisation de l'économie, les mutations de l'industrie et du commerce, la révolution logistique en cours, la progression de la mobilité et la croissance des échanges, les besoins de transport auront doublé dans 10 ans. Dès lors, il faudra que le paysage des transports réponde aux besoins évolutifs des entreprises et de l'économie. C'est un vaste sujet de réflexion pour les pouvoirs publics, les professionnels et les entreprises.

Le chemin de crête d'une politique réaliste en matière de transport est étroit, mais on peut dire qu'il passe par une démarche recherche de qualité qui suggère la concertation, la mise en oeuvre d'un partenariat entre les différents acteurs des chaînes de transport et logistiques. Ce serait en effet une erreur de croire que la seule évolution du cadre législatif et réglementaire permettra de résoudre les problèmes et les difficultés que le transport routier rencontre actuellement. Un changement des mentalités et des comportements semble nécessaire. Il se fera par l'information, la pédagogie, le dialogue, la concertation entre donneurs d'ordre et transporteurs, mais également avec les destinataires que l'on a trop tendance à oublier, alors qu'un produit n'est réellement de qualité que s'il parvient au destinataire dans de bonnes conditions et notamment en temps et heures voulus. C'est tout l'intérêt de manifestations comme celle qui nous réunit aujourd'hui.

Il faudra sans doute du temps pour bouleverser des pratiques qui datent de plusieurs années, et il sera nécessaire que notre réunion ait un prolongement, mais notre démarche s'inscrit dans la durée. La pédagogie et le dialogue rendront possible, il ne faut pas en douter, la rationalisation de la production du transport, et l'amélioration de la qualité, à partir d'une coopération efficace et d'une compréhension réciproque. Cette démarche, si elle est poursuivie, permettra de favoriser et de développer une saine approche contractuelle entre chargeurs, transporteurs et destinataires. C'est un élément de la régulation du marché.

Nous disposons maintenant avec le Contrat de Progrès, et la Loi sur la Modernisation des Transports, du cadre nécessaire à l'évolution des pratiques de commercialisation et d'exécution du transport. Monsieur François ROUET, Directeur Régional de l'Équipement, nous en parlera dans un instant.

Il reste un sujet qu'un Président de Chambre de Commerce et d'Industrie ne peut manquer de souligner : c'est celui du prix du transport et de la prestation logistique. C'est une donnée importante pour la gestion des entreprises dans un environnement concurrentiel exacerbé ; mais c'est aussi un élément non négligeable dans la valeur de la marchandise surtout dans nos régions excentrées de l'Ouest.

C'est de tout cela que nous allons parler aujourd'hui. Du Contrat de Progrès et de la Loi de Modernisation, de leurs aspects économique, social et réglementaire. De l'Observatoire Régional des Transports et de ses réalisations. Et enfin, de ce qui a été fait dans certains secteurs, pour améliorer la production du transport, notamment par la diminution des temps d'attente au départ et à la livraison. Bref, un ordre du jour très copieux et très intéressant.

A l'issue de nos débats, il apparaîtra, je le souhaite, que les relations "chargeurs-transporteurs" ne sont pas obligatoirement conflictuelles et qu'il ne faut pas opposer les intérêts des différents acteurs des chaînes transports et logistiques. C'est en définitive l'intérêt du client final qui permet de dépasser une apparente contradiction. Du "face à face" transporteurs-chargeurs, il faut passer au "côte à côte", avec le respect d'un certain nombre de principes de base : le juste prix du transport, la qualité de service, le bon rapport "qualité-prix", le respect stricte des réglementations, la recherche systématique des gisements de productivité. Ces pratiques, ces nouvelles habitudes qu'il faut prendre déboucheront alors, à n'en point douter, sur une concurrence loyale entre transporteurs, sur une sous-traitance plus saine et, en fin de compte, sur des prestations de qualité, justement rémunérées pour les chargeurs et les destinataires.

Monsieur Gaston BESSAY animera notre débat et nous connaissons tous sa compétence, mais je donnerai auparavant la parole à Monsieur le Préfet de Région.

## **② Présentation de la rencontre : Charles-Noël HARDY (Préfet de la Région des Pays de la Loire)**

Monsieur BASLÉ a rappelé que le transport est au cœur de l'économie. Je serais tenté de dire, le transport est le cœur de l'économie. Sa qualité et son efficacité conditionnent en effet la vie des citoyens et le dynamisme des entreprises. L'Etat y attache ainsi une particulière attention, d'autant plus que l'activité des transports s'exerce sur le domaine public. Je me réjouis ainsi d'être à vos côtés pour la rencontre d'aujourd'hui, d'autant plus que la région des Pays de la Loire est reconnue pour être dans le domaine des transports une des régions françaises les plus dynamiques. Elle est aussi la troisième région française pour l'importance de ses tonnages transportés.

Je constate aussi que le nombre d'emplois salariés dans les transports routiers en région des Pays de la Loire a augmenté entre 93 et 94 de plus de 7 %, soit plus que la moyenne française et ceci grâce essentiellement aux transports routiers (près de 7 % pour les transports de proximité, plus de 8 % pour les transports interurbains). La contribution du secteur des transports à l'accroissement du nombre des emplois est importante et je souhaite que vous continuiez à réfléchir et à agir pour poursuivre cette croissance.

Le contrat de progrès initié par l'Etat est une démarche positive pour la modernisation du secteur routier de marchandises. Elle m'apparaît surtout comme un processus de concertation permanente et d'engagements mutuels qui permettra au secteur des transports de se hisser au niveau des secteurs de pointe. Il faut que l'on sache que des efforts importants sont faits pour parvenir à une vraie modernisation, c'est-à-dire une modernisation qui intègre pleinement les préoccupations de sécurité, de qualité et de conditions de travail.

Un des effets induits de cette modernisation, c'est son influence favorable sur l'emploi, car l'amélioration de la qualité du transport, de sa sécurité, et des conditions de travail ont des effets directement bénéfiques pour l'emploi. Il importe que les chargeurs et donneurs d'ordres prennent conscience de cette évolution, car si cette évolution va leur garantir un transport de qualité dont toute entreprise moderne a besoin, elle peut entraîner des charges nouvelles et un accroissement du coût de transport.

Les entreprises qui ne voudraient pas suivre cette évolution seront condamnées, condamnées par le marché et par l'administration. L'Etat en effet veille et veillera avec vigueur, à ce que les réglementations, notamment les réglementations sur les temps de conduite et conditions de travail, soient respectées ; il veillera aussi à ce que certaines pratiques inacceptables soient naturellement sanctionnées.

Ce qui me paraît particulièrement important et remarquable dans le contrat de progrès, c'est l'esprit de concertation qui l'anime, concertation entre l'Etat, les professionnels du transport et les chargeurs. C'est pourquoi la rencontre d'aujourd'hui me paraît avoir autant d'importance et marquer d'une pierre blanche l'évolution que nous souhaitons tous.

De nombreuses initiatives dans ce sens ont été déjà prises tant par l'Etat et par la Profession avec notamment la mise en place des observatoires régionaux de transports, la signature d'une charte de partenariat entre l'A.U.T.F. (Association des Utilisateurs de Transports de Fret), l'U.O.I.T.C. (Union des Offices Interconsulaires des Transports et des Communications) et le C.N.R. (Comité National Routier), actions qui associent l'Etat, les transporteurs et les chargeurs. Avec la rencontre d'aujourd'hui il doit être possible d'aller plus loin, avec la création d'une structure de concertation permanente au niveau régional et la création de groupes de réflexion spécialisés.

Je souhaite ainsi que l'ensemble des débats aujourd'hui soient riches et fructueux et je laisse la parole à Monsieur BESSAY, Vice-Président du Conseil National des Transports, pour présenter le programme de notre rencontre.

## **③ Présentation du programme : Gaston BESSAY (Vice Président du Conseil National des Transports)**

Contrat de progrès, quel rôle pour l'Etat dans la région ?

par François ROUET, Directeur Régional de l'Equipement et Président de l'Observatoire Régional Transports.

Aspect juridique et volet social du contrat de progrès par Maître Eric LOISEAU, avocat au barreau de Nantes.

Le partenariat Chargeurs-Transporteurs

introduit par Jean-Michel ROGER, Directeur Adjoint du Comité National Routier (C.N.R.).

Table ronde avec :

Luc DOUAUD, Président Régional de la F.N.T.R. et Vice-Président de l'O.R.T.,

Jean-Paul MORICE, Président Régional de la C.L.T.I.,

Gérard TROUILLET, Président Régional de l'U.N.O.S.T.R.A.,

Eric VIAUD, Président Régional de l'A.U.T.F.

Expériences concrètes avec une introduction de Marc PAPINUTTI de l'INRETS. Exemple : Les temps d'attente dans les opérations de chargement et de déchargement avec des témoignages de chargeurs et de transporteurs.

Propositions pour un prolongement :

mise en place d'une instance de dialogue chargeurs-transporteurs, création de groupes de réflexion.

Conclusions par Monsieur H. du MESNIL, Directeur des Transports Terrestres.

## **④ Contrat de progrès, quel rôle pour l'Etat dans la région ? par François ROUET, Directeur Régional de l'Equipement et Président de l'Observatoire Régional Transports**

Dans le cadre de la démarche du contrat de progrès, les Pouvoirs Publics, les organisations professionnelles du transport et des chargeurs ont défini, autour de la notion de responsabilisation des acteurs, des mesures nécessaires pour moraliser et moderniser les conditions d'exercice de la profession, et je me dois de reconnaître qu'en Pays de la Loire, les organisations régionales du transport ont en permanence manifestés auprès des services de la D.R.E. leur souci de faire évoluer favorablement les pratiques de leur profession, et savent se montrer exigeantes quant aux rôles qu'elles attendent des services extérieurs de l'état.

L'accord social signé le 23 novembre 94 repose sur la transparence des temps passés par le conducteur au service de son employeur, sur la juste rémunération de ces temps, ainsi que sur l'engagement des entreprises de transport dans un processus de réduction progressive des temps de service. Cet accord est rentré en vigueur en octobre dernier.

La loi du 1<sup>er</sup> février 95, dite "loi de modernisation des transports", vise notamment à un rééquilibrage des conditions d'exercice du contrat de transport. Elle stipule en particulier que toute opération de transport routier de marchandises pour compte d'autrui est rémunérée sur la base des prestations effectivement accomplies et des durées de mise à disposition du véhicule et de son équipage.

Quel est le rôle de la D.R.E. au niveau régional ?

C'est elle qui assure entre autre la gestion administrative des titres de transport et le contrôle des réglementations relatives au travail des conducteurs routiers, en collaboration étroite avec l'Inspection du Travail et les forces de l'ordre, elle fera tout ce qui est en son pouvoir pour que le respect des règles notamment celles remettant en cause la sécurité publique, devienne une préoccupation constante des divers acteurs intervenant dans l'organisation de la chaîne du transport. Je rappelle qu'il est de son devoir de constater et de transmettre aux Parquets les informations relatives aux comportements susceptibles de mettre en danger les personnes. Elle tient et continuera de tenir compte lors du renouvellement des autorisations, du comportement des entreprises vis-à-vis du respect des règles liées à la formation, de celui des durées de service et de la transparence de la rémunération. Elle fera par ailleurs son possible pour aider les entreprises dans leurs efforts de modernisation (aide au regroupement d'entreprises, FRAC, incitation à l'utilisation du sélecteur d'activité ...).

Madame IDRAC, Secrétaire d'Etat aux Transports, a clairement rappelé en novembre dernier, que l'utilisation maximale du dispositif de sanctions administratives et l'intervention de sanctions pénales, étaient indispensables à la réussite du contrat de progrès. Madame IDRAC a demandé par ailleurs que les Directions Régionales de l'Equipement soient des facilitateurs, dans chaque région pour qu'à l'occasion de réunions comme celle-ci, elles sensibilisent les chargeurs aux conséquences de la mise en oeuvre du contrat de progrès.

Depuis plusieurs années, il apparaissait souhaitable de développer la concertation entre tous les acteurs du transport. C'est pour cela notamment qu'a été créé en avril 94 un Observatoire Régional des Transports regroupant l'ensemble des acteurs régionaux concernés et exploitant un fond de statistiques objectives et fiables.

Dans ce cadre, divers travaux ont été menés, notamment les cartes des temps minima d'acheminement et l'étude des temps d'attente aux extrémités de la chaîne transport, étude qui vous sera présentée en 2<sup>ème</sup> partie de la rencontre.

Les cartes des temps minima d'acheminement qui donnent directement, à partir d'une carte, la valeur des temps minima, ont été un succès en France, puisqu'après la carte expérimentale de Nantes, elles se sont développées sur tout le territoire (Lyon, Bordeaux, Dunkerque, Nancy, ... soit maintenant une vingtaine de villes). De telles cartes, tout en donnant le temps minima compatible avec les réglementations, facilitent la relation chargeurs-transporteurs. Par exemple, pour Nantes - Perpignan, le temps minima d'acheminement est de 21 heures afin de respecter les réglementations, et non pas comme certains ont pu le penser de 11 heures.

Pour conforter le succès de ces cartes, l'O.R.T. vient de réaliser la carte nationale des temps minima de conduite et d'acheminement. Cette carte vous est soumise aujourd'hui pour appréciation (dans les documents qui vous ont été remis). Cette carte se veut un outil permettant d'évaluer entre deux points quelconques le temps minima nécessaire à l'acheminement des marchandises. Une grille d'évaluation est jointe à cette carte. Pour parvenir à un document définitif, vous êtes invité à répondre à ce questionnaire. Afin de pouvoir l'exploiter au mieux elle est accompagnée du manuel présentant la méthode.

En résumé, mon souci est double, c'est que l'outil réglementation soit mis au service du secteur des transports et que l'échange soit revalorisé parce que nous y croyons beaucoup. C'est ce que nous avons voulu faire avec notre O.R.T., et c'est pour cela qu'il est engagé pleinement dans la démarche d'aujourd'hui.

## ⑤ Aspect juridique et volet social du contrat de progrès par Maître Eric LOISEAU (avocat au barreau de Nantes)

Le dispositif du Contrat de Progrès est une remise à plat, à froid, en vue d'un assainissement du transport routier. On avait remarqué à la fois une dérive dans la relation entreprise de transports-conducteurs et une dérive en matière tarifaire. Pour mettre fin à ces dérives, le Contrat de Progrès a été initié en concertation avec l'ensemble des parties intéressées. Le contrat de progrès comporte trois volets :

**Le volet réglementaire** qui est interne à la profession du transport routier et qui n'intéresse pas obligatoirement les chargeurs ou les donneurs d'ordre. Il s'agit essentiellement de réguler ou de renforcer les sanctions pénales pour que la concurrence entre les entreprises de transport soit plus raisonnable, de limiter l'accès à la profession, de renforcer la capacité financière.

**Le volet social** est un accord collectif conclu le 23 novembre 94, entre les organisations professionnelles d'employeurs et les syndicats de salariés. Il a pour objectif de mettre fin à cette dérive que l'on avait constaté depuis plusieurs années, avec des conducteurs qui avaient tendance à effectuer de plus en plus d'heures de service et qui n'étaient pas obligatoirement toutes rémunérées.

Cet accord collectif concerne pour l'instant exclusivement les conducteurs grands routiers. Actuellement des négociations se poursuivent en vue de la conclusion d'un accord qui concernerait également les conducteurs courte distance pour faire le pendant à l'accord du 23 novembre 94. Il a le mérite de prévoir un décompte et une rémunération de tous les temps de service, temps de conduite, temps d'autres travaux de chargements et de déchargements, temps à disposition sur les temps d'attente.

L'accord prévoit également une réduction progressive des temps de service puisque dans un premier temps, les durées maximales de temps de service autorisées seront fixées à 240 heures par mois et 60 heures sur une semaine isolée. Cette durée mensuelle sera ramenée à 230 heures au 1<sup>er</sup> janvier 97. Il y a ensuite un calendrier de réduction progressive qui est également subordonné à la mise en oeuvre de règles européennes.

Cet accord doit conduire à une amélioration des conditions de travail et de sécurité des conducteurs, à un contrôle des temps de service par le chronotachygraphe, et par d'autres méthodes liées à l'organisation du travail, à une éventuelle augmentation de la masse salariale des entreprises de transport.

### **Le volet économique :**

L'accord social a une incidence indéniable sur le coût de revient de l'entreprise de transport qui doit être prise en compte dans la négociation commerciale. Cette négociation commerciale est régie par un texte du 1<sup>er</sup> février 1995, dit loi de modernisation :

Article 24 : Les opérations de transport doivent être rémunérées pour l'intégralité des prestations ; on ne rémunère pas uniquement la conduite et le déplacement du véhicule ni un forfait kilométrique ou un forfait à la tonne, mais aussi l'ensemble des prestations au temps passé.

Les conducteurs routiers étant payés en fonction de leur temps de service réel, la rémunération de transport doit être payée en fonction du temps réel passé. On doit intégrer les éléments concernant l'ensemble des prestations effectivement accomplies par le transporteur, que ce soit des opérations de conduite, des prestations annexes de chargement et de déchargement, les temps d'attente, la durée nécessaire pour chacune de ces prestations, les durées pendant lesquelles les véhicules et l'équipage resteront à disposition.

L'Article 25 institue un document préalable à l'exécution de transport qui est un devis accepté ou un bon de commande. Pour établir le devis préalable ou le bon de commande préalable, il n'y a pas de modèle obligatoire ; on établit ce document sur les bases que l'on veut : le transporteur a besoin d'informations et le donneur d'ordre doit lui faire connaître ces informations préalablement à l'établissement du bon de commande (temps, équipements particuliers, accessoires), tout en fixant les conditions financières qui lui paraissent normales compte-tenu des moyens qu'il mettra en œuvre.

L'Article 26 est un document de suivi établi à partir du moment où ont été définies les modalités de l'exécution de la prestation, chacune des parties prendra ses responsabilités. Ce document permettra de constater si on reste ou non conforme à ce qui avait été fixé au départ.

L'Article 27 de la loi prévoit les principes en matière de responsabilité et l'article 28 que le texte est d'ordre public et qu'il ne peut y être dérogé. Les mots clefs de la loi de modernisation sont les suivants : la culture de l'écrit avec document préalable et document de suivi comparatif; la notion de temps qui implique une gestion et une planification de l'ensemble des opérations, une facturation et un paiement du temps passé avec des objectifs d'organisation, de transparence et d'amélioration de la qualité de la productivité ; une juste rémunération et un partage plus juste des responsabilités. On peut dire qu'il s'agit d'une véritable révolution culturelle par rapport aux pratiques que l'on avait pu enregistrer jusqu'alors.

Les éléments de prix de revient du transporteur sont modifiés dans leur structure par l'accord du 23 novembre 94 qui exclue toute forfaitisation de rémunération du conducteur ; le devis accepté (document préalable) fait apparaître le coût total de l'opération de transport défini contractuellement et le coût de l'heure d'immobilisation du véhicule ou du conducteur ou de l'équipage.

Il est rédigé soit à l'initiative du donneur d'ordre soit du transporteur. Il doit comporter obligatoirement les mentions suivantes : les informations nécessaires à l'exécution du contrat de transport négocié, la liste des prestations annexes à la conduite qui ont été convenues, l'acceptation du donneur d'ordre sur les différentes durées prévues par la réalisation du contrat et les conditions de rémunération des différentes opérations.

Normalement le transport doit être exécuté selon les modalités convenues, écrites entre les parties. Pour conclure un tel document préalable, sont nécessaires une transparence totale, un partenariat encore plus important, une organisation du transport également encore plus importante. Le document de suivi va être prochainement intégré dans la prochaine feuille de route qui devrait sortir très bientôt.

Ce document est le document du transporteur qui est rempli par le conducteur. Le conducteur écrira les dates d'arrivée du véhicule au lieu de prise en charge, les dates et heures de départ du véhicule du lieu de prise en charge, les prestations annexes que le conducteur pourra accomplir, les dates et heures du lieu d'arrivée, les dates et heures du véhicule au lieu de livraison, les prestations annexes accomplies par le conducteur à la livraison.

Le document de suivi sera signé une fois qu'il aura été rempli au lieu de prise en charge par le remettant de la marchandise ou son représentant, et par le conducteur au lieu de la livraison par le destinataire de la marchandise. L'ensemble de ces documents va permettre notamment de mettre en évidence de manière un peu plus certaine qu'aujourd'hui les diverses responsabilités qu'elles soient pénales ou civiles.

En matière de responsabilité pénale les peines ont été alourdies de manière très importante par le nouveau code pénal qui est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 94 puisque, par exemple, des contraventions de quatrième classe sont punies aujourd'hui d'une amende de 5.000 francs maximum (un dépassement d'une durée de temps de conduite ou un défaut de temps de repos est une contravention de quatrième classe). Il y a donc un renforcement important des peines encourues. Un nouveau délit été créé par le code pénal est le délit de la mise en danger de la vie d'autrui avec des peines également très forte dans l'arsenal pénal qui avait été très peu utilisé.

Aujourd'hui nous avons le décret du 23 juillet 92 qui prévoit éventuellement la mise en œuvre de la responsabilité pénale du donneur d'ordre, dans l'hypothèse où il apparaîtrait qu'il est à l'origine de l'infraction constatée. La responsabilité pénale du donneur d'ordre est renforcée puisqu'en cas d'infraction relevée à l'occasion d'un contrôle le devis accepté fixe les conditions dans lesquelles le transport devrait se réaliser. On pourra donc constater si les durées prévues permettent de respecter la réglementation et à qui incombe le non respect de la réglementation.

Le document de suivi également qui sera établi par le conducteur et signé par les parties permettra de percevoir beaucoup plus précisément à qui incombe la responsabilité de l'infraction. Si une infraction est relevée et que le document de suivi laisse apparaître un dérapage qui sera du au donneur d'ordre ou au destinataire, la responsabilité pénale du donneur d'ordre ou du destinataire peut être établie beaucoup plus facilement sur la base du décret co-responsabilité.

La loi de modernisation prévoit également des règles en matière de responsabilité civile qui sont très importantes puisque le document de suivi fait apparaître toutes les prestations qui sont réalisées par le conducteur. La personne qui refuse de signer le document de suivi, l'expéditeur ou le destinataire et par conséquent de confirmer les indications qui sont portées par le conducteur et responsable. Il doit réparer le préjudice que subit le transporteur si le donneur d'ordre refuse de payer au motif que le document de suivi n'a pas été contresigné. Jusqu'à maintenant on avait des mentions sur les feuilles de route avec des signatures qui n'existaient pas.

Une autre incidence en matière de responsabilité civile qui est extrêmement importante et qui va faire que la loi de modernisation devrait s'appliquer de plus en plus aujourd'hui ; dans l'hypothèse où une prestation n'aurait pas été prévue contractuellement dans le devis initial et aurait été exécutée néanmoins par le transporteur, par exemple une opération de chargement qui n'aurait pas été prévue au départ et dont le prix n'aurait pas été fixé au départ. Si celle-ci est malgré tout exécutée par le transporteur et qu'il survient une avarie ou une perte du fait de cette opération, c'est le bénéficiaire de la prestation qui est civilement responsable. On aura probablement de plus en plus de compagnies d'assurance qui refuseront la prise en charge par le transporteur de pertes ou d'avaries qui seront liées à des opérations qui n'avaient pas été prévues contractuellement initialement.

La loi dite de modernisation est d'ordre public et il n'est pas possible d'y déroger :

- entière rémunération du temps nécessaire à l'accomplissement des prestations accomplies par le transporteur et ses préposés,
- établissement d'un devis accepté,
- document de suivi,
- responsabilité civile ou pénale incombant à chacune des parties.

Au plan pratique, la loi de modernisation s'applique uniquement aux prestations de transport qui ont été conclues entre co-contractants français. Rien n'interdit, bien entendu, de prévoir contractuellement d'appliquer cette loi à des relations commerciales entre un partenaire Français et un partenaire étranger puisque l'on peut choisir la loi applicable entre les différents contractants.

Le vrai document qui servira à mettre en oeuvre des responsabilités au plan pénal ou au plan civil, ce sera toujours la lettre de voiture, le récépissé ou la lettre de voiture C.M.R. international.

## **⑥ Propositions pour un prolongement : Gaston BESSAY (Vice Président du Conseil National des Transports)**

Je crois qu'il faut que l'on soit conscient du statut de cette réunion. On ne pouvait certainement pas en attendre beaucoup plus. Le transport routier est engagé dans la voie de la modernisation ; on vient de faire un pas important à travers le Contrat de Progrès.

A l'instant, nous venons de parler de la question de l'évolution des rapports chargeurs transporteurs ; évidemment cela ne va pas changer la vie demain matin et, c'est pour ça qu'à l'extérieur de la salle, des panneaux sont prévus pour ceux qui souhaitent continuer la discussion, dans le cadre de groupes de réflexion ciblée : le débat y serait interactif et enrichi avec des apports méthodologiques. Je crois que l'O.R.T. et la D.R.E. sont tout à fait ouverts pour continuer, avec les organisations professionnelles, ce travail qui est engagé.

Mais il apparaît clairement que nous sommes condamnés à cette modernisation dans la mesure où on a bien vu que l'ancien concept sur lequel se fondaient les organisations et les rémunérations est en train de changer. Maintenant c'est le temps, avec une autre conception qui est pris en compte, avec un autre style de rémunération : on passe peut être d'un mode de production à caractère artisanal à un mode de production et de gestion à caractère plus industriel. Tout cela c'est peut être ce que l'on retrouve à travers cette formule un peu lapidaire mais qui caractérise bien le changement. Nous sommes dans une modification d'ordre culturel. Le transport change parce que tout le monde change, parce que nos vieilles économies sont condamnées au changement si elles veulent survivre ; elles ont à affronter une compétition de plus en plus internationale.

Il n'y a plus le choix c'est à la fois gagner la bataille de la compétitivité et celle de la qualité. Cela veut dire qualité de prestations entre le produit industriel et le service immatériel. Ce qui est sûr, c'est qu'il faut que l'on satisfasse un besoin intègre de qualité dans les prestations, mais aussi de qualité des hommes, des chefs d'entreprise et des salariés.

Je pense que c'était bien que dans cette réunion soit évoquée de façon fortuite la situation de ces hommes-là, qui méritent considération et en fait qui constituent la qualité des entreprises, bien sûr, avec la qualité de l'encadrement et des chefs d'entreprise, et aussi la qualité des rapports entre les partenaires.

Le temps est fini où l'on devait se considérer uniquement comme des adversaires. Si on veut gagner la bataille, et bien il faut satisfaire celui pour lequel on travaille uniquement, c'est-à-dire le client final, le producteur comme le transporteur ne travaille que pour ce client final. Or ce client final souhaite cette compétitivité et cette qualité de service, et si le monde change (et s'il change au niveau de la planète, il change à l'échelle de l'Europe) s'il change à l'échelle de l'Hexagone, et bien, le monde des transports doit aussi changer. Sinon, le transport routier mourra, ou en tout cas un certain nombre d'entreprises mourront, c'est évident. C'est une condamnation je dirai c'est une douce condamnation que d'opérer cette espèce de modification structurelle dans beaucoup de domaines.

Il y a quand même des points positifs parce qu'on a évoqué un certain nombre de malheurs, de difficultés, de problèmes, avec des exemples concrets qui rassurent : il y a notamment deux aspects qui devraient nous rassurer et cela a été dit d'entrée par Monsieur le Préfet et par Monsieur le Directeur Régional de l'Équipement. Nous sommes une seule activité en hausse depuis des années. Si tous les secteurs étaient assurés d'une telle progression, ils verraient sans doute l'avenir de façon différente, le transport routier a toujours créé des emplois : cent mille emplois créés depuis une vingtaine d'années. Il est vrai aussi qu'il est difficile d'en créer de nouveaux. Il n'empêche que nous avons toujours eu, sauf une année, un solde positif d'emplois liés à l'évolution du transport pris dans sa dimension un peu réductrice, c'est à dire transport physique point A point B, mais lié justement aussi à tout ce développement de prestations logistiques supplémentaires qu'exige aujourd'hui la marchandise.

La marchandise est plus sophistiquée et parce qu'il faut développer le transport dans des espaces de plus en plus larges qui réclament des réseaux physiques, des réseaux d'information de plus en plus importants, porteurs de valeur ajoutée de plus en plus maillée.

C'est sans doute au cours de ces deux dernières années qu'on a pris conscience que la régulation entre les acteurs ne pouvait plus être segmentée avec d'un côté des chargeurs, de l'autre côté des transporteurs, des salariés et enfin la superbe administration qui voyait la situation de haut, arbitre au-dessus de tout. Depuis deux ans, un énorme travail de réflexion a été engagé, cela n'a pas été avec les différents partenaires, mais je crois qu'il y a eu cette volonté d'aboutir et de se dire : il nous faut aujourd'hui bâtir un cadre réglementaire qui corresponde à l'économie moderne dans laquelle nous sommes car, ce n'est pas la peine de rêver, on ne reviendra pas sur les anciens modes de régulation. Ils ont eu leur temps, peut être leur efficacité.

Maintenant il y a une compétition ouverte avec d'autres pays, et ce n'est pas fini, parce que d'autres pays, qu'on ignore aujourd'hui, dans dix ans viendront comme des concurrents nouveaux. Ce sera sans doute une émulation bénéfique à tous. A cette nouvelle conception de la régulation, sont associés, non seulement, les responsables des administrations centrales mais aussi les partenaires des administrations locales.

Le travail que vous faites à la D.R.E, le travail que vous faites à l'O.R.T participent aussi à cette révolution culturelle. C'est comme cela que demain on gagnera la bataille. L'économie doit bénéficier à tous, et tous à notre niveau, avec des responsabilités différentes, nous avons à oeuvrer pour faire que cette économie soit plus forte, plus dynamique, avec des retours bénéfiques pour l'ensemble des partenaires.

Monsieur DUMESNIL, je vais vous laisser le soin de réagir, en vous remerciant d'avoir bien voulu nous accompagner dans nos travaux, comme l'avait fait d'ailleurs votre prédécesseur Madame IDRAC qui était venue une fois ou deux dans nos réunions.

## ⑦ Conclusions : Hubert DU MESNIL (Directeur des Transports Terrestres)

Vous venez de dire l'essentiel de ce qui peut venir à notre esprit.

Lorsque l'on vient d'entendre les propos qui ont été tenus cet après midi, je suis, en ce qui me concerne, très heureux d'avoir pu écouter ces interventions que j'ai suivies avec un intérêt particulier lorsque dans mes fonctions précédentes je participais à une autre révolution culturelle, qui était celle de la réforme portuaire.

Le mot a été prononcé aussi en ce qui concerne le monde des transports et je crois qu'il s'agit bien de cela. Nous avons tous un intérêt tout particulier, et partagé par tous, avec cette démarche du Contrat de Progrès, et nous cherchons autant que nous le pouvons à venir sur place, pour mesurer l'avancement de cette démarche et sa mise en œuvre pratique. Et lorsque nous nous déplaçons nous sommes de plus en plus confortés dans notre appréciation sur trois points.

Premièrement, les principes de cette démarche sont bons. Deuxièmement, le mouvement est lancé. Troisièmement, on n'est pas au bout de nos peines. Les principes sont bons surtout lorsqu'on les présente d'une manière aussi claire et brillante que ce qui a été fait tout à l'heure par Maître LOISEAU, ils sont incontestables et personne ne les conteste.

Ce qui est réalisé par une entreprise doit lui être commandé et le travail qu'elle fait doit lui être payé. C'est vrai dans la relation avec le client, comme c'est vrai dans la relation avec le salarié. Le mouvement est lancé incontestablement.

La constatation que nous faisons, c'est que cela bouge, cela change autour de nous, et dans nos entreprises. Pour ne vous citer qu'un exemple, j'étais il y a quelques jours au bord d'une autoroute, je participais à une opération de contrôle ; nous arrêtons, parmi d'autres, un camion.

Je pose la question au conducteur : "Est-ce que vous savez ce qu'est le Contrat de Progrès ?"

Il me répond : "Non, pas du tout".

Je lui dis : "Est-ce qu'il se passe quelque chose dans votre entreprise ?"

Il me dit : "Ne m'en parlez pas, ils sont en train de tout nous changer".

Et bien je lui dis : "Ca va ?"

Il me dit : "Ca ne va pas du tout, on ne comprend plus rien".

Je lui dis : "Qu'est-ce qui va changé ?"

Il me dit : "Tout. En particulier il faut qu'on regarde combien on travaille".

Je lui dis : "A partir de quand cela doit-il être fait ?"

Il me dit : "Je ne sais pas".

Confusion bien sûr, désordre, mais révélation aussi de quelque chose qui change.

Ce qui m'intéresse ce n'est pas que ce Monsieur me dise que le Contrat de Progrès ou que l'accord du 23 novembre ait été signé par untel ou untel. Ce qui m'intéresse c'est qu'il ait la perception, à son niveau, que cela change. Il ne sait pas encore où il va, il n'a pas encore compris, mais il sait qu'il va quelque part et c'est déjà pas mal. Il nous reste un sacré bout de chemin à faire, et ce qui a été dit tout à l'heure me semble parfaitement exact : il nous faut dans cette affaire tout changer et avancer sur tous les fronts à la fois.

On n'aura pas réussi à faire changer les choses au niveau du salarié tant qu'on aura des chronos dont la manipulation est perçue comme étant difficile, il faut donc changer les chronos. On n'aura pas réussi dans cette affaire tant que les clients des entreprises de transports n'auront pas pleinement adhéré à l'ensemble de cette démarche, tant que l'ensemble des règles du jeu n'aura pas été corrigé globalement sur tous les fronts à la fois.

Alors comme ce n'est pas facile de tout changer à la fois, il y a forcément quelque chose qui est en retard. On est donc dans cette espèce de confusion, qui fait dire à certains que l'on est dans une situation dangereuse parce que tant que l'on n'aura pas atteint un nouvel équilibre, il peut y avoir en effet un danger de retour en arrière, de désespérance. Il peut arriver effectivement que cela craque quelque part, et je crois qu'il ne faut pas se bercer d'illusions. Le chemin est encore long à faire, il va encore se passer beaucoup de choses. Nous avons à vivre, vous avez à vivre cette difficulté. Ce changement de tous les rouages devant se faire globalement et sur tous les fronts il y a toujours quelque chose qui est en retard quelque part.

On parlait tout à l'heure des contrôles, c'est vrai que le Préfet l'a dit, nous avons envie de rendre ces contrôles plus sévères, mais c'est vrai aussi qu'aujourd'hui ces contrôles ne sont pas suffisamment efficaces, c'est vrai aussi qu'aujourd'hui, il y a un transporteur qui s'en est bien tiré parce que le tribunal a jugé que peut être le tampon n'avait pas été mis au bon endroit ou que la notification de telle procédure n'avait pas été faite au bon moment. Certains pensent peut-être parmi les transporteurs qu'ils vont s'en tirer comme cela parce que le système est tellement compliqué qu'ils peuvent toujours passer à côté.

Je voudrais vous dire sur ce sujet que sans avoir de langage de bois, nous avons conscience que notre système de "contrôle-sanction", n'est pas suffisamment efficace. Je vous garantie qu'on va s'y accrocher. Je préfère sur ce sujet, dire clairement les choses : nous sommes conscients aujourd'hui de nos lacunes, elles sont réelles, mais je le dis clairement à tout le monde, nous avons vraiment l'envie et la volonté de progresser sur ce terrain. Cela n'est pas le seul aspect du problème, mais s'en est un.

Pour le reste cela dépend essentiellement de vous. Je crois que pour l'essentiel l'administration accompagne ; l'administration observe, l'administration peut animer, elle a trouvé sans doute une nouvelle position ; elle essaie de faire, je crois, du mieux qu'elle peut. L'administration fait œuvre utile quand elle met à la disposition des entreprises un document simple où l'on peut comprendre qu'elle est la distance maximale que l'on peut poursuivre et réaliser dans un temps donné, lorsqu'elle organise des réunions et des rencontres. Lorsqu'elle met à la disposition de tout le monde des éléments d'observation et d'évaluation elle est aussi dans son rôle et elle le fera, je crois, de plus en plus. L'essentiel de mon point de vue se situe entre partenaires sociaux : les crises que nous avons sur ce plan là sont inévitables, j'allais même dire qu'elles sont, peut-être, nécessaires.

Ne cherchons pas trop vite à dire qu'elles doivent s'arrêter car elles sont aussi révélatrices de changements qui se produisent, et qui ne peuvent pas se produire spontanément, tranquillement et gentiment. De temps en temps ça grince, de temps en temps ça frotte, c'est la vie économique, c'est la vie sociale, c'est la vie tout court. Ce qui se passe en ce moment dans certaines entreprises est un mal sans doute, mais un mal nécessaire. Le jeu social, le jeu économique, c'est ce qui rapproche les transporteurs et les chargeurs.

Vous êtes des chefs d'entreprise, vous êtes des gens de terrain, vous n'avez pas envie d'entendre de discours, c'est pour cela que je vais m'arrêter.

Battez-vous, battez-vous bien, mais je vous en prie gagnez tous les deux.