



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREMIER MINISTRE



Centre
d'analyse
stratégique

N° 14 - 2008
Volume 2

Pour une régulation durable du transport routier de marchandises

Rapports des groupes de travail
de la mission présidée par Claude Abraham

Pour une régulation durable du transport routier de marchandises

**Rapports des groupes de travail
de la mission présidée par Claude Abraham**

2008



**Centre
d'analyse
stratégique**

Réalisation :
Agence COM&O - www.agence-comeo.com

« En application de la loi du 11 mars 1957 (art. 41) et du code de la propriété intellectuelle du 1^{er} juillet 1992, complétés par la loi du 3 janvier 1995, toute reproduction partielle ou totale à usage collectif de la présente publication est strictement interdite sans autorisation expresse de l'éditeur. Il est rappelé à cet égard que l'usage abusif et collectif de la photocopie met en danger l'équilibre économique des circuits du livre.»

© La Documentation française - Paris, novembre 2008
ISBN : 978-2-11-007236-8

Le rapport *Pour une régulation durable du transport routier de marchandises* est le fruit des travaux de la mission confiée par le Premier ministre au Centre d'analyse stratégique et mise en place début 2007 sous la présidence de Claude Abraham. Il se compose de deux volumes. Le premier présente une synthèse des travaux. Ce second volume rassemble l'intégralité des quatre rapports rédigés par les groupes de travail thématiques. Ils sont publiés sous la responsabilité de leurs présidents respectifs.

Groupe 1 : Développement, compétitivité et emploi

Président et rapporteur : Maurice Bernadet,
professeur au Laboratoire d'économie des transports
Avec la collaboration de Denise Ravet,
chargée de mission au Laboratoire d'économie des transports

Groupe 2 : Acceptabilité sociale des poids lourds

Président : Jean-Noël Chapulut, ingénieur général des Ponts et Chaussées
Rapporteuse : Denise Ravet, chargée de mission,
Laboratoire d'économie des transports
Avec le concours de Matthieu Bereni, chargé d'études, SETRA

Groupe 3 : Relations et évolutions sociales

Président : Georges Dobias, Ingénieur général honoraire
des Ponts et Chaussées
Rapporteurs : Patrice Dupuy, chargé de mission au Centre d'analyse stratégique
Christine Raynard, chargée de mission au Centre d'analyse stratégique

Groupe 4 : Transport routier de marchandises et gaz à effet de serre

Président : Michel Savy, professeur à l'université de Paris 12
Rapporteuse : Caroline Daude, chargée de mission, ministère des Finances, DGME

Table des matières

Avant-propos	11
--------------	----

Première partie Développement, compétitivité et emploi

Introduction	15
--------------	----

Chapitre premier - L'activité du transport de marchandises et de la logistique	16
---	-----------

1. La mesure de l'activité en unités physiques	16
2. La production en valeur	22

Chapitre 2 - La situation économique du secteur	27
--	-----------

1. Les entreprises	27
2. Les prix et les coûts	30
3. La sous-traitance	32
4. La démographie des entreprises et la structure du secteur	38
5. La situation fiscale	42

Chapitre 3 - La part de marché du TRM français à l'international	46
---	-----------

1. Le constat	46
2. Les causes secondaires du déclin du pavillon français	50
3. La cause principale : le différentiel des coûts de main-d'œuvre	52
4. La recherche de gains de productivité	57
5. Le cabotage	60

Chapitre 4 - L'emploi	63
------------------------------	-----------

1. L'emploi dans le transport et la logistique	63
2. Les caractéristiques du marché de l'emploi	66
3. La fonction d'emploi	69

Chapitre 5 - L'entrée et la sortie de la profession	72
1. La réglementation et la pratique actuelles	72
2. Vers une nouvelle réglementation européenne	75
3. La mise en œuvre des conditions d'exercice de la profession	78
Chapitre 6 - Le contrôle et les sanctions	83
1. L'incidence d'un comportement infractionniste	83
2. Les contrôles	85
3. Les sanctions	88
4. Vers une dépenalisation ?	90
Conclusion	92
Annexes	95
Annexe 1 – Composition du groupe Développement, compétitivité et emploi	96
Annexe 2 – L'activité du transport routier et de la logistique – L'activité du transport mesuré en tonnes chargées et en tonnes-kilomètres (chiffres publiés dans le Mémento de statistiques des transports)	99
Annexe 3 – L'activité du transport routier et de la logistique – L'activité du transport mesuré en tonnes-kilomètres (chiffres publiés dans les Comptes des transports de la Nation)	107
Annexe 4 – L'activité du transport routier et de la logistique – La répartition du transport routier entre compte propre et compte d'autrui	111
Annexe 5 – L'activité du transport routier et de la logistique – La production au prix de base, mesurée en valeur	114
Annexe 6 – Les entreprises de transport routier (code 602)	119
Annexe 7 – Les entreprises d'entreposage (code 631)	126
Annexe 8 – Les entreprises d'organisation de transport de fret (code 634)	130
Annexe 9 – Évolution des prix et des coûts du TRM	138
Annexe 10 – Démographie des entreprises de TRM	143
Annexe 11 – La fiscalité des entreprises de TRM	151
Annexe 12 – Fiscalité sur le transport routier de marchandises. Comparaison européenne	160
Annexe 13 – La part de marché du pavillon français en transport international	166
Annexe 14 – Le cabotage en France et le cabotage par les transporteurs français à l'étranger	171
Annexe 15 – Évolution de l'emploi dans le secteur du TRM	175
Annexe 16 – Statistique de l'obtention de la capacité professionnelle	184
Annexe 17 – Les chiffres du contrôle	185
Annexe 18 – L'activité de l'inspection du travail des transports	187
Annexe 19 – Le fonctionnement des Commissions régionales des sanctions administratives	191

Deuxième partie

Acceptabilité sociale des poids lourds

Résumé	194
Introduction	197
Chapitre premier - Diagnostic de l'image des poids lourds	198
1. L'opinion publique des Français vis-à-vis des poids lourds	198
1.1. Étude réalisée par le CREDOC (juin 2005)	198
1.2. Étude IPSOS pour TLF (octobre 2006)	200
1.3. Étude IPSOS pour Renault Trucks (novembre 2006)	202
2. L'image des poids lourds selon les approches sociologiques	205
2.1. Les résultats de ces études qui portent essentiellement sur les « images » des camions doivent être nuancés	205
2.2. L'image du TRM reste traditionnelle bien que le secteur ait subi de profondes transformations	205
2.3. L'image des poids lourds est à distinguer de celle des conducteurs de poids lourds	206
3. L'acceptabilité sociale des poids lourds à l'étranger	207
3.1. Analyse par question posée	207
3.2. Analyse par pays	209
Conclusion	210
Chapitre 2 - Favoriser la cohabitation des poids lourds et des véhicules légers	212
1. Diminuer l'insécurité routière	212
1.1. Constat statistique	212
1.2. Analyses et propositions	215
2. Diminuer la gêne provoquée par le trafic poids lourds	228
2.1. Constat	228
2.2. Les différents types de gênes occasionnées par la présence de poids lourds	228
2.3. Les solutions possibles	228
3. Associer les entreprises et leurs salariés	231
3.1. Les apports des approches sociologiques	231
3.2. Une charte de bonne conduite	232
Conclusion	233

Chapitre 3 - Faciliter la circulation des poids lourds _____ 234

1. Le stationnement _____	234
1.1. Constat _____	234
1.2. Propositions _____	237
2. Les épisodes neigeux _____	239
2.1. Constat _____	239
2.2. Propositions _____	240
3. Une campagne d'information pour améliorer l'image et la sécurité des poids lourds _____	241
3.1. Constat _____	241
3.2. Propositions _____	241
4. Le transport de marchandises en ville _____	242
4.1. Constat _____	242
4.2. Propositions _____	244

Conclusion _____ 250

Annexes _____ 252

Annexe 1 – Composition du groupe Acceptabilité sociale des poids lourds _____	253
Annexe 2 – Synthèse de l'étude réalisée par le CREDOC sur l'image des poids lourds (octobre 2005) _____	255
Annexe 3 – Analyse statistique de l'insécurité routière _____	263
Annexe 4 – Études réalisées pour identifier les causes d'accidents _____	268
Annexe 5 – Contraventions et peines appliquées en sécurité routière _____	273
Annexe 6 – Bibliographie _____	274

Troisième partie Relations et évolutions sociales

Chapitre premier - Constat _____ 278

1. Emploi _____	278
2. Conditions de travail _____	287
3. Contrôle _____	293
4. Salaires _____	294
5. Dialogue social _____	296

Chapitre 2 - Pistes de propositions _____ 299

1. Rôle de l'État et des partenaires sociaux en régions _____	299
2. Information sur l'emploi _____	300

3. Réglementations sociales _____	300
4. Personnels étrangers détachés temporairement en France _____	302
5. Efficacité du contrôle _____	302
6. Aide au recrutement de conducteurs _____	303
7. Formation _____	303
8. Évolution du transport routier à moyen terme _____	304
9. Rôle de la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation _____	305
10. L'Union européenne _____	305
11. Le coût de l'heure de conduite _____	306

Annexes _____ 307

Annexe 1 – Composition du groupe Relations et évolutions sociales _____	308
Annexe 2 – Différence de champ de statistiques en matière d'emploi dans le TRM selon les sources _____	310
Annexe 3 – La réglementation du temps de travail dans le TRM _____	313
Annexe 4 – Temps de conduite et de repos : contraintes et opportunités _____	323
Annexe 5 – Prévisions de départs en retraite dans la branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport _____	332
Annexe 6 – Éléments sur le contrôle des poids lourds en Europe et en France _____	339
Annexe 7 – Résultats de l'enquête Longue distance 2006 du Comité national routier _____	344
Annexe 8 – Offres d'emploi enregistrées et indicateur de tension des « conducteurs de TRM » en 2006 _____	352
Annexe 9 – Le TRM en Allemagne _____	353
Annexe 10 – Le TRM aux Pays-Bas _____	358
Annexe 11 – Résultat de l'enquête Randstad-Jobtransport _____	364

Quatrième partie

Transport routier de marchandises et gaz à effet de serre

Introduction _____ 376

Chapitre premier - Situation actuelle et projections 2025 : croissance du trafic et des émissions selon un scénario tendanciel _____ 379

1. Analyse de la situation actuelle : un transport routier qui croît en continu depuis 50 ans _____	379
1.1. Une croissance continue de la circulation routière en France _____	379
1.2. Une part des émissions de CO ₂ du secteur transport en hausse _____	382

2. Projections d'évolution du trafic à horizon 2025, prospective aux horizons 2030 et 2050	385
2.1. Projections SESP à horizon 2025 - Hypothèses de calcul : pas de fort bouleversement des tendances démographiques	386
2.2. Résultats des projections de trafic 2025 du SESP : une confirmation de la domination du mode routier	387
2.3. Résultats des projections 2025 du SESP sur les impacts environnementaux : une poursuite de la croissance des émissions dues aux poids lourds	388
2.4. Les scénarios de prospective à 2030 : des horizons plus ouverts	390
2.5. Les scénarios de prospective à 2050 : des résultats quantitatifs contrastés mais ne respectant pas l'objectif de réduction des émissions par un facteur 4	391

Chapitre 2 - Quelles mesures pour réduire les émissions de CO₂ du secteur routier ? **398**

1. Les mesures portant sur la demande de transport : comment infléchir la croissance du transport routier en essayant de rationaliser la demande ?	398
1.1. Mesures portant sur les mécanismes de prix	398
1.2. Mesures portant sur l'organisation des chaînes de production et de distribution	400
1.3. Mesures portant sur l'aménagement du territoire	402
2. Les mesures de report modal : quel impact sur la réduction des émissions de CO₂ ?	405
2.1. Comparaison de l'efficacité environnementale des modes de transport	405
2.2. Le potentiel de report modal	407
2.3. Le potentiel de développement du mode ferroviaire selon la SNCF : les créneaux de pertinence	408
2.4. Le potentiel des services d'autoroutes ferroviaires	414
2.5. Le potentiel des services d'autoroutes de la mer	417
3. Les mesures techniques et organisationnelles : quel impact sur la réduction des émissions de CO₂ ?	418
3.1. Des marges de progrès existent sur les consommations kilométriques	418
3.2. Les biocarburants : des impacts à analyser, des recherches à poursuivre	419
3.3. D'autres carburants alternatifs sont prometteurs à plus long terme	421
3.4. Les véhicules hybrides et électriques apportent des solutions efficaces, essentiellement pour des applications urbaines	423
3.5. Les impacts de l'autorisation de poids lourds « lourds et longs » sont contrastés et doivent être étudiés précisément	424
3.6. Les mesures portant sur la régulation du trafic routier peuvent s'insérer dans une politique des transports cohérente	428
3.7. L'optimisation de l'organisation du transport présente un potentiel de réduction des émissions de CO ₂ important	431
3.8. Le secteur de la logistique urbaine possède de fortes marges de progrès	433

Chapitre 3 - Les moyens politiques permettant d'atteindre une réduction des émissions de CO₂	437
1. Les normes réglementaires et accords volontaires	437
2. Les systèmes de taxation du carbone et des carburants	438
3. Les systèmes de péages et de redevances	445
Chapitre 4 - La combinaison et le chiffrage des résultats accessibles	447
1. Privilégier les mesures les plus efficaces en termes de réduction des émissions de CO ₂ par rapport à leurs coûts	447
2. Synthèse des mesures présentées : quels impacts et quelles difficultés de mise en œuvre ?	449
3. Trois groupes de mesures émergent	453
4. Recommandations	457
5. Ruptures technologiques : la recherche doit poursuivre sa réflexion pour proposer des idées au-delà des mesures déjà étudiées	459
Chapitre 5 - Vers une réduction des émissions par un facteur 4	460
1. Volume de trafic permettant d'atteindre l'objectif de réduction des émissions	460
2. Si le respect du facteur 4 passait par une hausse du coût du carburant...	462
3. Si le respect du facteur 4 passait par une modification de la répartition modale...	462
Conclusion	463
Annexes	467
<i>Annexe 1 – Composition du groupe Transport routier de marchandises et gaz à effet de serre</i>	468
<i>Annexe 2 – Bibliographie</i>	470
Sigles et abréviations	472

Avant-propos



Ce rapport publié en deux volumes est le produit des réflexions menées dans le cadre de la mission Transport routier de marchandises, confiée par le Premier ministre au Centre d'analyse stratégique et placée début 2007 sous la présidence de Claude Abraham.

La mission s'est divisée en quatre groupes de travail, qui se sont réunis au cours d'une première phase des travaux, et qui ont procédé à de larges consultations, sans pour autant conférer à leur texte un aspect contradictoire :

- *Développement, compétitivité et emploi*, présidé par Maurice Bernadet,
- *Acceptabilité sociale des poids lourds*, présidé par Jean-Noël Chapulut,
- *Relations et évolutions sociales*, présidé par Georges Dobias,
- *Transport routier de marchandises et gaz à effet de serre*, présidé par Michel Savy.

À l'issue de cette première phase, la composition du groupe a été élargie : on trouvera en annexe du volume 1 la composition du groupe initial, celle des groupes de travail et enfin celle du groupe élargi. Ce dernier a débattu, de manière contradictoire, des termes des recommandations (cf. le chapitre 4 du volume 1).

Le volume 1 du rapport présentait la synthèse de ces travaux. Il a été rédigé par le président de la mission, sous sa seule responsabilité, avec le concours du coordonnateur général et du rapporteur général, à la lumière des rapports des quatre groupes de travail et des débats auxquels a donné lieu l'analyse des conclusions.

Le présent volume réunit les rapports de ces quatre groupes, qui sont publiés sous la responsabilité de leur président.

Première partie

Développement, compétitivité et emploi

Rapport du groupe de travail
présidé par Maurice Bernadet

Introduction

1

Dans une première phase, le groupe Développement, compétitivité et emploi a réuni la documentation existante, notamment celle permettant d'établir les faits. L'objectif était de se doter, avant toute analyse ou interprétation, donc avant la formulation d'un diagnostic sur la situation, d'un état des lieux pouvant servir de base à la discussion. Il reste des questions sur lesquelles, faute d'informations et de travaux disponibles, l'analyse est fragile. Nous avons indiqué ce qui nous paraissait vraisemblable à partir des opinions émises par les acteurs du secteur et les experts consultés. Les principales notes collectées ou établies dans ce cadre figurent en annexes.

Le travail a été organisé autour des six thèmes suivants, qui constituent les six chapitres de cette première partie¹ :

- l'activité du transport de marchandises et de la logistique ;
- la situation économique des entreprises de transport routier de marchandises ;
- la compétitivité du pavillon français ;
- l'emploi dans le transport routier de marchandises ;
- l'entrée et la sortie de la profession ;
- le contrôle et les sanctions.

Ce rapport a pour objet de préciser, sur chacun de ces thèmes, les enseignements principaux qui peuvent être déduits du travail de collecte et d'analyse des informations disponibles, de mettre en lumière les interrogations qu'elles posent, sur le plan de la simple connaissance ou sur celui de leur interprétation, et de proposer des recommandations.

1 - L'expression « transport routier de marchandises » doit être entendue au sens large : elle désigne l'ensemble des activités qui assurent le transport routier des marchandises, y compris l'activité des auxiliaires, voire les activités logistiques qui lui sont associées. Par référence au code NAF des entreprises (Nomenclature des activités françaises), il s'agit des activités classées sous 602L (transport routier de marchandises de proximité), 602M (transport routier de marchandises interurbain), 602P (location de camions avec conducteur), 631D (entreposage frigorifique) et 631E (entreposage non frigorifique), 634A (messagerie, fret express), 634B (affrètement) et 634C (organisation des transports internationaux).

Chapitre premier

L'activité du transport de marchandises et de la logistique

L'activité du transport peut être mesurée en unités physiques (tonnes chargées, tonnes-kilomètres produites) ou en valeur (chiffre d'affaires). Des fiches statistiques, établies à partir des publications du SESP¹, figurent en annexe. Elles font apparaître l'évolution de cette activité de 1990 à 2006.

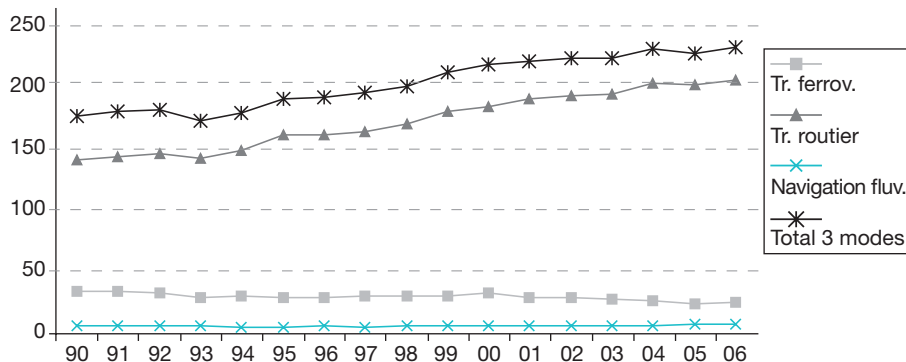
1. La mesure de l'activité en unités physiques

Les graphiques suivants (n° 1 à n° 6) font apparaître la domination forte et croissante du mode routier, domination un peu plus forte en transport national qu'en transport international, mais croissance plus forte en international qu'en national (tous pavillons)². D'après les chiffres publiés dans les Comptes des transports de la Nation, en national, la part de marché du transport routier en tonnes-km, par rapport au transport terrestre (oléoducs exclus) est de 88 % en 2006, et le niveau de l'activité en indice base 100 en 1990 est supérieur à 147. En international, la part du transport routier est de 83 % et l'indice se situe à 192.

1 - SESP : Service Économie, Statistiques et Prospective du ministère des Transports.

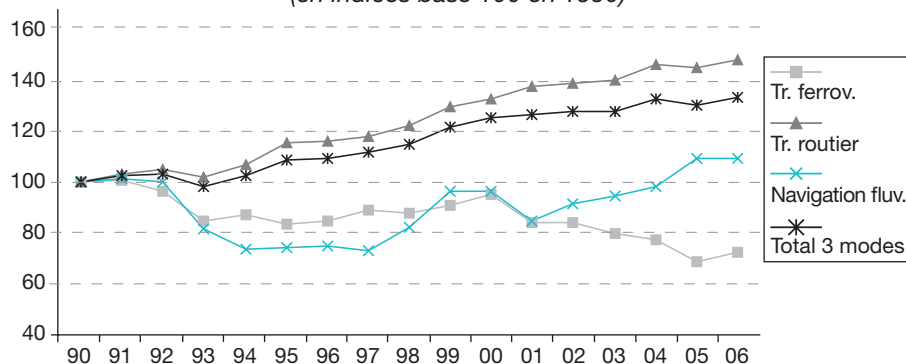
2 - Cf. annexe 3 : « L'activité du transport mesuré en tonnes-kilomètres (chiffres publiés dans les Comptes des transports de la Nation) ». L'annexe 2 présente l'activité du transport mesuré en tonnes chargées et en tonnes-kilomètres à partir des chiffres publiés dans le *Mémento de statistiques des transports*.

Graphique n° 1
Évolution du tonnage kilométrique en transport national
 (en milliards de tonnes-kilomètres)



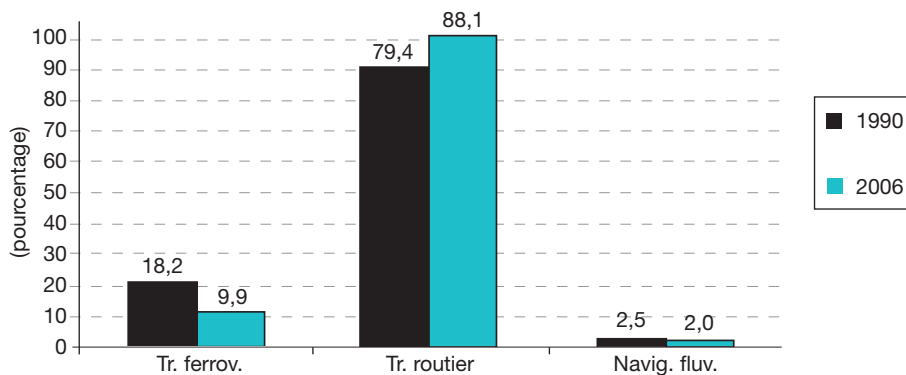
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Graphique n° 2
Évolution du tonnage kilométrique en transport national
 (en indices base 100 en 1990)



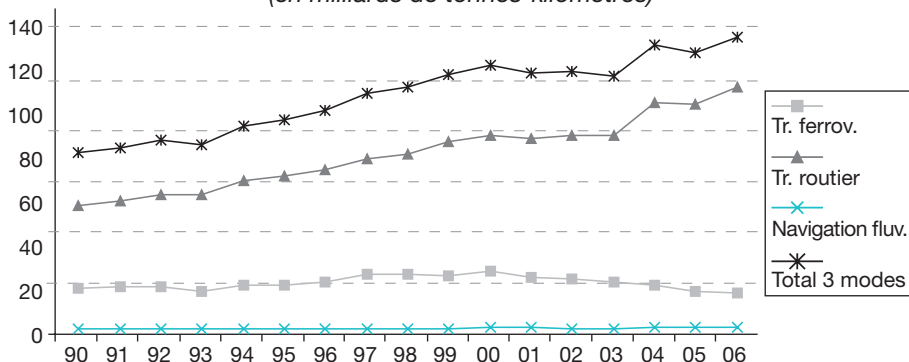
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Graphique n° 3
Part de marché en trafic national
 (tonnage kilométrique)



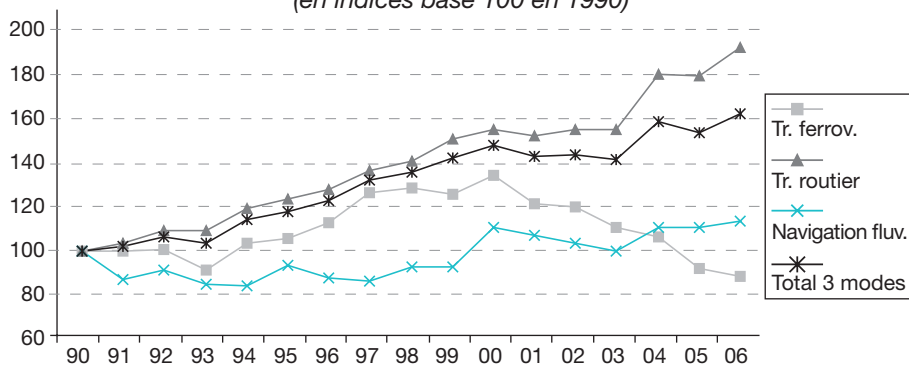
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Graphique n° 4
Évolution du tonnage kilométrique en transport international
(en milliards de tonnes-kilomètres)



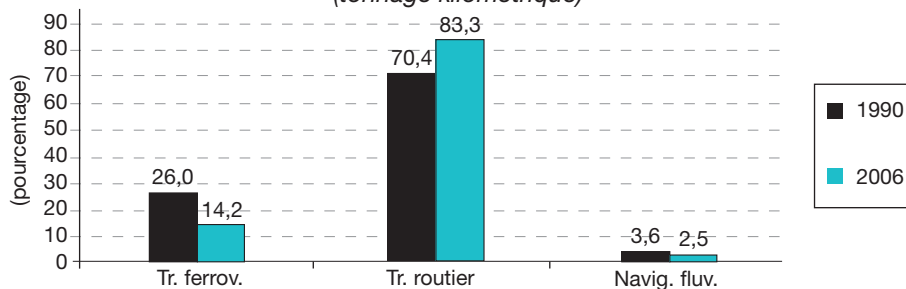
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Graphique n° 5
Évolution du tonnage kilométrique en transport international
(en indices base 100 en 1990)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

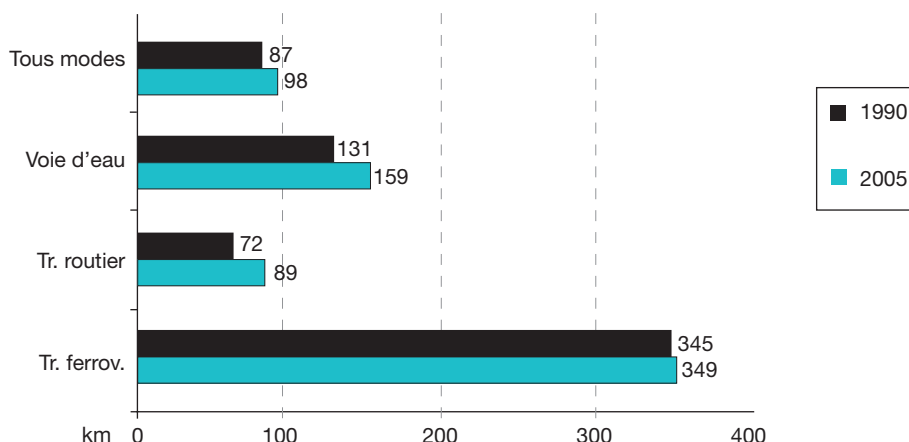
Graphique n° 6
Part de marché en transport international
(tonnage kilométrique)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Les statistiques (chiffres publiés dans le *Mémento de statistiques des transports*) font apparaître la différence dans les distances moyennes de transport, qui sont beaucoup plus faibles pour le mode routier (moins de 90 km en 2004) que pour le mode fluvial (153 km) et ferroviaire (354 km)¹.

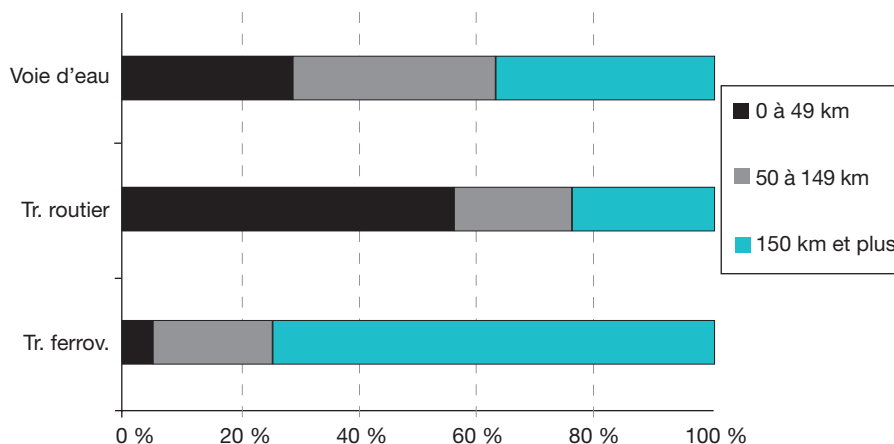
Graphique n° 7
Distance moyenne en transport national par mode



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le *Mémento de statistiques des transports*

Ces distances moyennes sont la conséquence d'une répartition très différente par tranches de distance (en pourcentage), ce qu'illustrent les graphiques n° 8 et n° 9 concernant l'année 2004.

Graphique n° 8
Répartition des tonnes chargées selon la distance de transport

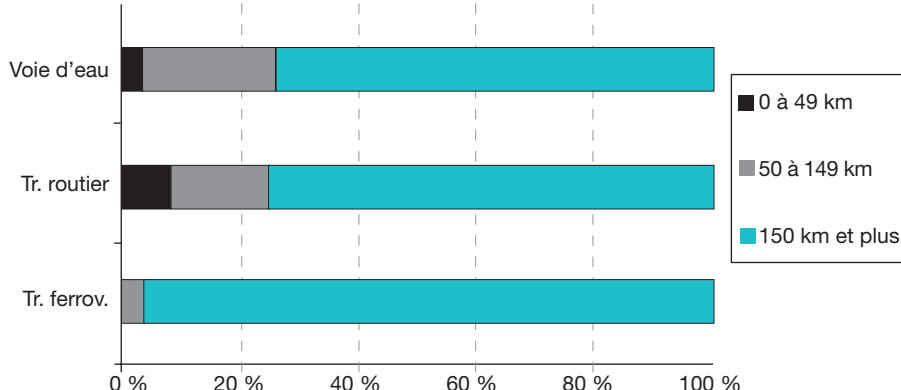


Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le *Mémento de statistiques des transports*

1 - Cf. annexe 2 : « L'activité du transport mesuré en tonnes chargées et en tonnes-kilomètres (chiffres publiés dans le *Mémento de statistiques des transports*) ».

Graphique n° 9

Répartition du tonnage kilométrique selon la distance de transport



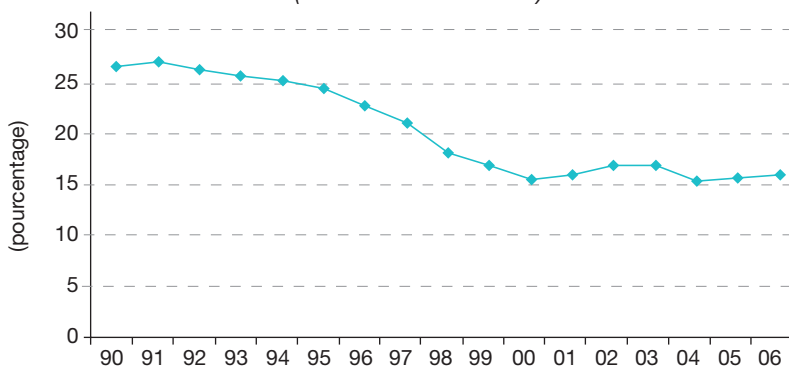
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Ces chiffres confirment que le transport routier est d'abord un mode de transport à courte distance, puisque les déplacements à moins de 50 km représentent 57 % du tonnage chargé. Mais le graphique n° 9 montre que les déplacements à 150 km et plus représentent 73 % du tonnage kilométrique du mode.

La répartition entre compte propre et compte d'autrui¹ présente, par rapport à notre problématique, un intérêt tout particulier. Son évolution est illustrée par le graphique n° 10.

Graphique n° 10

Part du compte propre dans le transport intérieur de marchandises (en tonnes-kilomètres)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP – Enquête TRM

1 - Cf. annexe 4 : « La répartition du transport routier entre compte propre et compte d'autrui ». Les chiffres à partir desquels ce graphique est établi résultent de l'exploitation de l'enquête TRM et portent à la fois sur le transport pour compte propre et le transport pour compte d'autrui. Ils concernent le transport intérieur réalisé par les véhicules immatriculés en France de charge utile supérieure à 3,5 tonnes.

Un changement notable semble être intervenu au tournant du siècle : alors que le compte propre, mesuré en tonnes-kilomètres, a fortement décliné sur la décennie 1990 (environ 27 % en 1990, contre 16 % en 2000), sa part semble s'être stabilisée ensuite.

Enfin, une note récente du SESP¹ montre l'importance croissante des plateformes logistiques dans la structuration géographique des flux :

- « en 2005, 31 % des tonnes et 41 % des tonnes-kilomètres effectués dans le cadre du transport routier national ont pour origine ou destination des zones logistiques. Les flux en direction ou à destination de ces zones croissent deux fois plus vite que l'activité nationale des transporteurs routiers qui augmente de 2,6 % par an en moyenne depuis 1996 ;
- l'essor de la logistique s'inscrit dans une logique de massification des flux et de normalisation du conditionnement des marchandises transportées sur palette. Parallèlement, les ensembles articulés (semi-remorques) remplacent progressivement les porteurs, modifiant ainsi la structure du parc en circulation ; le recul des porteurs par rapport aux ensembles articulés est général en France, mais est plus marqué dans les trafics concernant les zones logistiques.
- dans la même logique, la massification des flux s'accroît aussi pour les envois palettisés eux-mêmes, transportés à 81 % par des semi-remorques. Les charges palettisées qui représentaient 16 % des tonnes de marchandises en 1996, en représentaient 19 % en 2005 (soit une croissance de 4,4 % par an) ».

Tableau n° 1
Structure du parc en circulation

	Porteur de 3,5 à 16 tonnes	Porteur de plus de 16 tonnes	Tracteur
Parc à fin 2005	93 603	123 225	175 598
Évolution 1995/2005 en %	- 20	18	10

Source : Maurice Bernadet d'après la note du SESP n° 15, mars 2007

Une analyse précise des flux générés par les entrepôts a été effectuée en Rhône-Alpes dans le cadre d'une étude financée par l'Observatoire régional des transports², réalisée auprès de 74 entrepôts d'une surface minimum de 5 000 m². Outre les nombreuses informations recueillies sur les entrepôts eux-mêmes, l'enquête apporte des résultats intéressants sur les flux qu'ils génèrent, et notamment les flux routiers. En moyenne, un entrepôt génère 28 mouvements par jour et par tranche de 10 000 m², également distribués entre véhicules entrants et véhicules sortants. Ils se répartissent, pour un sens donné, en 11 semi-remorques, deux ou trois camions et une ou deux camionnettes. Mais les variations autour de ces moyennes sont fortes. Le nombre de mouvements dépend de la taille de l'entrepôt (36 mouvements par jour pour les entrepôts de taille comprise entre 5 000 et 10 000 m², contre 21,5 pour ceux entre 30 000 et 40 000 m²), de la nature des marchandises (40 mouvements par jour pour 10 000 m² pour les marchandises de grande distribution alimentaire, 18 seulement pour les marchandises de grande distribution non alimentaire) et des fonctions remplies par l'entrepôt.

1 - Cf. SESP en bref n°15, mars 2007 « L'essor de grandes zones logistiques accompagne la massification des flux routiers ».

2 - Les flux logistiques en Rhône-Alpes, Interface Transport, octobre 2007, 36 p.

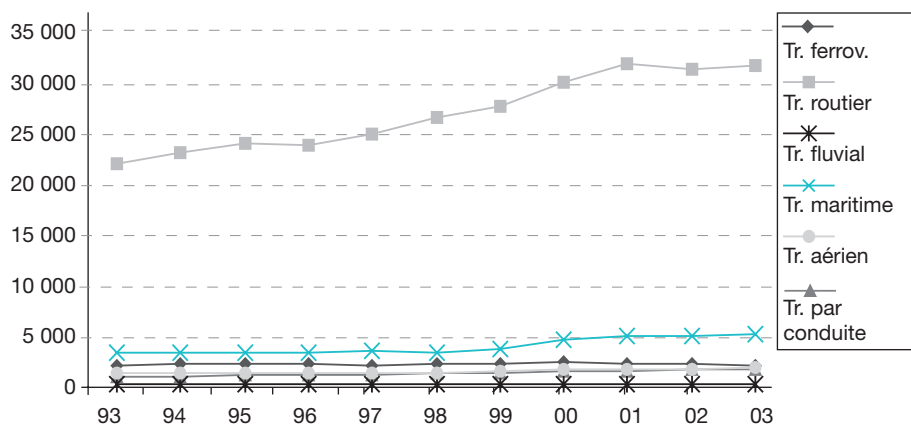
Ces résultats recouperent un travail assez proche réalisé par le CETE Méditerranée en Provence-Alpes-Côte d'Azur (plus précisément sur la zone logistique CLESUD) qui conduisait au chiffre moyen de 29 mouvements pour 10 000 m² d'entrepôt.

2. La production en valeur

La valeur du transport d'une tonne-kilomètre variant selon les modes (voire à l'intérieur d'un même mode selon les prestations considérées), l'image de la répartition modale est sensiblement différente lorsqu'on fait référence à cette valeur au lieu de raisonner en unités physiques¹. Par ailleurs, le raisonnement en valeur permet de comparer la production de l'ensemble des modes de transport. La comptabilité nationale fournit la valeur de la production au prix de base (concept qu'on peut assimiler à celui de chiffre d'affaires) mais en deux séries distinctes, du fait du changement de base intervenu au cours de la période récente : une série en base 1995 couvrant les années 1993-2003, et une série en base 2000 couvrant les années 1999-2005.

Moyennant des hypothèses raisonnables sur la répartition du chiffre d'affaires des modes maritime et fluvial entre leurs activités marchandises et voyageurs, on peut établir les graphiques suivants, ne concernant que l'activité marchandises pour la période 1993-2003 :

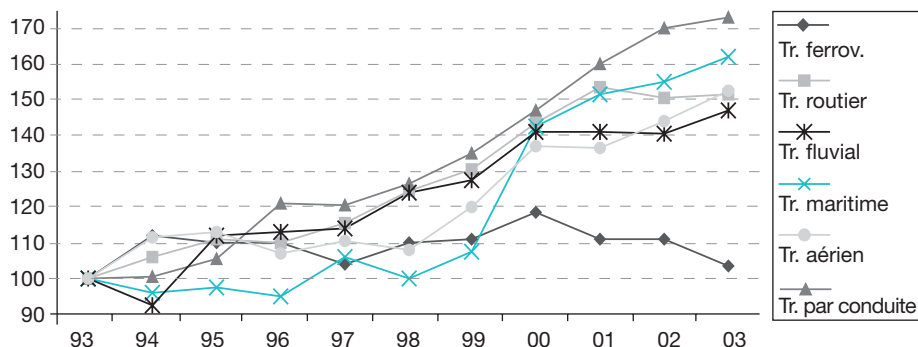
Graphique n° 11
Production des branches au prix de base
(prix courants, en milliards d'euros)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

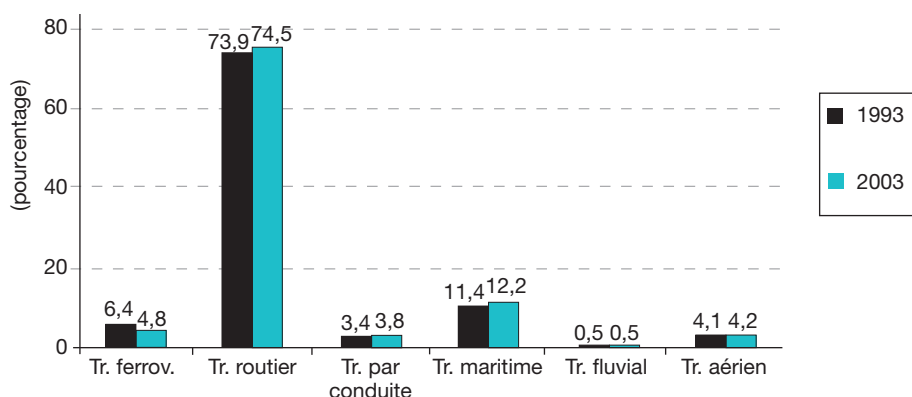
1 - Cf. annexe 5 : « La production au prix de base, mesurée en valeur ».

Graphique n° 12
Production des branches au prix de base
 (prix courants, en indices)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Graphique n° 13
Répartition de la production au prix de base des branches marchandes



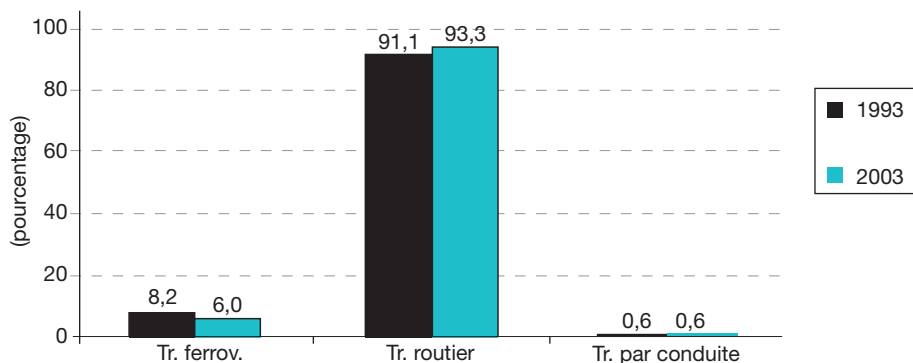
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Le transport routier apparaît clairement comme le mode dominant par rapport à l'ensemble des transports, terrestres ou non. Sa croissance a cependant été plus lente que celle du transport par conduite ou du transport maritime, et équivalente à celle du transport aérien. L'indice base 100 en 1993 atteint le niveau 144 en 2003. Le transport fluvial fait presque aussi bien que le transport routier (indice 140 en 2003), sa croissance étant quasi continue depuis 1994. En parts de marché, le transport routier augmente faiblement, passant de 73,9 à 74,5.

Si on restreint l'analyse aux seuls transports terrestres et plus précisément aux trois modes, ferroviaire, routier et fluvial, les évolutions en parts de marché sont les suivantes :

Graphique n° 14

Répartition de la production au prix de base des branches marchandes

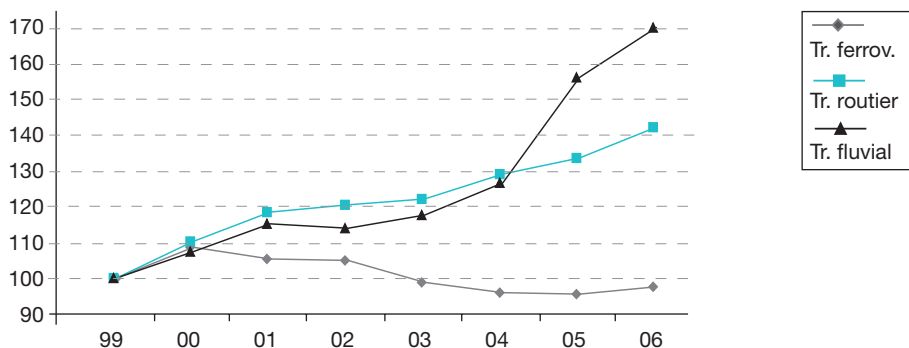


Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Le transport routier dépasse donc 93 % de la production (chiffre d'affaires) de ces trois modes. Mais il faut rappeler que ces chiffres ne concernent que l'activité des entreprises de transport pour compte d'autrui. Or il existe du compte propre, dont le niveau est nul en transport ferroviaire et faible en transport fluvial, mais très développé en transport routier. Le compte satellite des transports pour 1993 fournissait une estimation de la valeur du transport routier pour compte propre, et en intégrant cette estimation dans la valeur de la production, on trouve que la part du mode routier est, en 1995, année pour laquelle les calculs ont été effectués, supérieure à 95 %, et sans doute proche de 96 % de la production totale des trois modes. Les comptes en base 2000 permettent de couvrir une période plus récente. En se limitant aux modes terrestres, on obtient les graphiques n° 15 et n° 16.

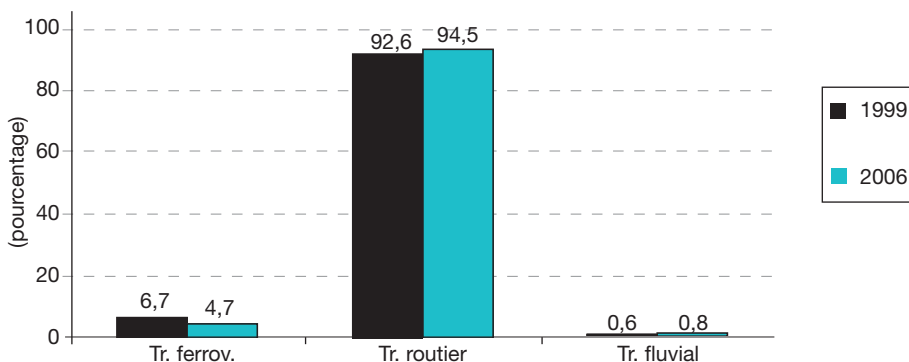
Graphique n° 15

Production des branches au prix de base (prix courants, en indices)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Graphique n° 16
Répartition de la production au prix de base des branches marchandes



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Ces graphiques montrent que la croissance du transport fluvial est, sur la période, et surtout à partir de 2003, plus forte que celle du transport routier. Mais en parts de marché, ce mode reste marginal, selon le critère de la valeur des prestations. Le fer continue de perdre des parts de marché, que le transport routier s'approprie. Si l'on tenait compte du compte propre, le transport routier représenterait sans doute entre 96 % et 97 % de la valeur des prestations en transport terrestre.

L'approche en termes de valeur de la production des modes accuse donc le constat que l'on pouvait déjà tirer des statistiques en tonnes-kilomètres, à savoir la domination et la croissance de la domination du mode routier en transport terrestre. Les facteurs qui expliquent cette performance sont multiples. Ils relèvent soit des caractéristiques comparées des modes (sous l'angle de l'offre de transport) soit des caractéristiques de la demande de transport (et de leur évolution).

Du point de vue de l'offre, les modes de transport terrestres présentent des caractéristiques très sensiblement différentes, de sorte que chacun dispose d'une zone d'intervention relativement spécifique, que ces zones se recouvrent peu et qu'ils ne sont en concurrence qu'à la marge. La première différence tient à la densité du réseau d'infrastructures utilisé : le mode routier est présent partout, et le développement du réseau autoroutier – qui contraste avec le rétrécissement du réseau ferré et la stagnation du réseau fluvial – a certainement renforcé sa compétitivité. Les modes ferroviaire et fluvial sont contraints dans des infrastructures beaucoup moins étendues, de sorte que, sauf cas particulier d'entreprises embranchées ou mouillées, le recours au mode routier est indispensable pour assurer le porte-à-porte, avec pour conséquence des coûts d'approche routière et de manutention qui s'ajoutent au coût spécifique des modes ferroviaire ou fluvial. La deuxième différence tient aux diverses caractéristiques techniques, dont la capacité d'emport : la route présente une large gamme de possibilités, depuis quelques kilos jusqu'à 25 tonnes ; le chemin de fer et la voie d'eau ne sont efficaces que pour des tonnages beaucoup plus élevés, sauf à pratiquer le groupage, peu fréquent pour ces modes. On pourrait ajouter que le transport routier offre, en termes de vitesse, de fiabilité et de souplesse, des avantages qui tiennent à la fois aux caractéristiques techniques

et aux modes d'organisation du transport. Enfin, du point de vue économique, les marchés présentent des traits très différents, pour ne pas dire opposés. Le marché du transport routier est très concurrentiel, de sorte que les chargeurs peuvent choisir entre un grand nombre d'entreprises, spécialisées ou non, de taille variable et parfois disposées à travailler au coût marginal pour remplir les camions. Le marché du transport ferroviaire reste monopolistique et celui de la voie d'eau, sur les axes à grand gabarit, est oligopolistique.

Les changements intervenus dans les caractéristiques de la demande de transport de marchandises constituent également des raisons majeures, même si elles sont moins fréquemment soulignées, du succès du mode routier. Trois modifications profondes ont affecté au cours des quinze ou vingt dernières années les systèmes de production et de distribution, avec des répercussions sur la demande de transport :

- le déclin des industries lourdes, qui génèrent des trafics de produits à faible valeur ajoutée, transportés en vrac : ces trafics constituaient le fonds de commerce du chemin de fer et de la voie d'eau. On peut estimer que la baisse de la part de marché de ces deux modes au cours des années 1980 et 1990 est imputable, à hauteur du quart pour le chemin de fer, du tiers pour la voie d'eau, à cette évolution des marchandises transportées ;
- la tendance forte à la spécialisation des unités de production, de sorte que chacune d'elles intéresse, en amont (approvisionnement) comme en aval (distribution), des espaces plus vastes, ce qui implique des distances de transport plus longues, pour des tonnages chargés totaux qui ont peu varié. Il en résulte que les flux unissant ces unités de production s'inscrivent dans des matrices origines-destinations comportant un nombre de lignes et de colonnes plus grand, et que, malgré les efforts pour massifier les flux, les flux unitaires sont moins importants ; le chemin de fer et la voie d'eau sont moins bien adaptés à ces caractéristiques. Une autre conséquence de ce phénomène est la tendance, pour tous les modes, à l'allongement des distances ;
- le changement des pratiques logistiques, fondées sur la réduction des stocks, le juste-à-temps et parfois les flux tendus, entraîne des envois moins importants, plus fréquents, avec des exigences renforcées de qualité de service, notamment de réactivité, de fiabilité et, dans une moindre mesure, de rapidité.

Il est difficile de mesurer l'influence relative de ces facteurs mais l'explication la plus pertinente tient sans doute à la souplesse, à la réactivité, à la flexibilité du mode routier, donc à son aptitude à répondre aux exigences des organisations logistiques, et plus en amont à celles des systèmes de production et de distribution qui déterminent les caractéristiques à la fois quantitatives et qualitatives du transport.

Chapitre 2

La situation économique du secteur

1

On s'intéresse ici à la structure du secteur et aux résultats des entreprises, tels qu'on peut les analyser à travers les résultats de l'Enquête annuelle d'entreprise (EAE).

1. Les entreprises

Le secteur du transport routier au sens large comprend les entreprises du transport routier proprement dit, relevant du code 602 de la NAF (Nomenclature des activités françaises), et les organisateurs de transport de fret (code 634). Mais si l'on veut englober les activités logistiques, il faut prendre aussi en considération les entreprises d'entreposage (code 631).

S'agissant du transport routier de marchandises¹, les entreprises de transport de proximité (602L) sont en 2005 les plus nombreuses (59 % des entreprises du code 602²), mais elles n'emploient que 37 % des effectifs et ne représentent que 31 % du chiffre d'affaires. Bien que moins nombreuses (37 %), les entreprises de transport interurbain (602M) « pèsent » 57 % des effectifs et 63 % du chiffre d'affaires. Leur taille moyenne en termes d'effectifs (15 par entreprise) est 2,5 fois celle des entreprises de transport de proximité ; leur chiffre d'affaires moyen est environ 3 fois celui des entreprises de transport de proximité, et leur chiffre d'affaires par personne employée est lui aussi sensiblement supérieur.

Le nombre d'entreprises a augmenté jusqu'aux alentours de l'année 2000 ; il a sensiblement décliné depuis cette date (environ - 16 % pour les deux catégories précitées). La production du secteur est très concentrée : en transport de proximité comme en transport interurbain, 10 % des entreprises réalisent 64 % du chiffre d'affaires. Leurs résultats, mesurés par le ratio Excédent brut d'exploitation (EBE)/ Valeur ajoutée (VA) – soit le taux de marge – ou par le ratio Résultats Net/VA, sont supérieurs pour les entreprises de transport de proximité, mais ils ont décliné depuis 2001 pour les deux catégories.

1 - Cf. annexe 6 : « Les entreprises de transport routier (code 602) ».

2 - Nous raisonnons ici par rapport aux entreprises relevant des codes 602L (transport routier de marchandises de proximité), 602M (transport routier de marchandises interurbain) et 602P (location de camions avec conducteurs), en laissant de côté les entreprises de code 602N (déménagement).

Tableau n° 2
Ratios comptables des entreprises de TRM
 (en pourcentage)

		1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
602L - TRM de proximité	EBE/VA*	14,7	14,8	16,8	14,3	12,3	13,2	10,9
	Rés. net/VA	4,7	5,6	7,3	5,8	3,9	5,3	4,5
602M - TRM urbain	EBE/VA	12,3	9,4	12,8	12,0	8,8	8,9	6,5
	Rés. net/VA	2,7	1,5	4,4	3,6	1,3	1,7	0,6

* EBE : excédent brut d'exploitation ; VA : valeur ajoutée.

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête annuelle d'entreprise

Un travail du SESP¹ souligne la variabilité des résultats par rapport aux moyennes indiquées dans le tableau n° 2 : en 2003, 28 % des entreprises du TRM ont un résultat net négatif, mais à l'inverse les 25 % les plus performantes dégagent un taux de résultat net supérieur à 3,7 %.

D'après les chiffres de l'Enquête annuelle d'entreprise, le niveau des résultats est très sensiblement décroissant avec la taille des entreprises. Il serait quasiment nul (entreprises de transport de proximité), voire négatif (entreprises de transport interurbain) en 2004 pour les entreprises de 250 salariés et plus. Les chiffres de l'année 2005 confirment ce fait, au moins en ce qui concerne les entreprises de transport interurbain, dont le ratio Résultat net/Valeur ajoutée est négatif pour les entreprises des classes d'effectifs « de 100 à 249 » et « 250 et plus ». Ce résultat, qui correspond à des moyennes, peut paraître surprenant mais il s'explique de diverses manières. Il est possible que ces moyennes soient influencées par les excellents résultats d'entreprises petites mais travaillant sur des marchés de niche très rémunérateurs. Plus vraisemblablement, la baisse de la rentabilité en fonction de la taille des entreprises traduit les effets de mécanismes comptables. D'abord, le résultat net des entreprises comprend la rémunération des non-salariés dont le nombre (et le pourcentage dans les effectifs totaux) décroît avec la taille de l'entreprise. Ensuite, les « grosses » entreprises passent volontiers des provisions qui amputent d'autant le résultat comptable, une pratique peu habituelle dans les entreprises plus petites. Enfin, les entreprises d'une certaine taille sont rarement indépendantes et appartiennent à des groupes qui « redistribuent » les résultats et les font remonter des filiales vers le groupe lui-même... qui n'apparaît pas nécessairement dans l'EAE comme une entreprise de grande taille !

La note du SESP souligne que certaines spécialités résistent mieux que d'autres à la tendance générale : le transport léger, le transport au moyen de véhicules spécialisés (par benne ou par plateau) semblent avoir des performances supérieures à la moyenne.

1 - Note de synthèse n° 162, « La grande disparité des performances dans le transport routier de marchandises », avril-mai-juin 2006.

S'agissant des entreprises d'entreposage (code 631)¹, elles se répartissent entre l'entreposage frigorifique de code APE 631D et l'entreposage non frigorifique (631E). Elles sont peu nombreuses (un peu plus de 300 pour les premières et un peu plus du double pour les secondes en 2005) et très concentrées comparativement aux entreprises de transport. Leurs résultats apparaissent très nettement supérieurs à ceux des entreprises de TRM : 15 % pour les ratios EBE/VA et Résultat net/VA pour les entreprises frigorifiques ; 24 % et 6,5 % respectivement pour les entreprises non frigorifiques, en 2005. Le nombre des entreprises étant faible, les résultats issus de l'EAE peuvent varier sensiblement d'une année sur l'autre mais ces caractéristiques essentielles demeurent.

S'agissant des organisateurs de transport de fret², le secteur est constitué d'entreprises classées en 634A (messagerie, que le SESP classe parfois avec les entreprises 602L, M et P pour former le secteur du « transport routier élargi »), 634B (affrètement) et 634C (organisation des transports internationaux).

Tableau n° 3
Caractéristiques principales du secteur des organisateurs de transport de fret

	634A Messagerie, fret express	634B Affrètement	634C Organisation des transports internationaux	Ensemble
Nombre d'entreprises	973	460	1 536	2 969
Effectifs employés	74 132	9 178	52 843	136 153
Chiffre d'affaires (en millions d'euros)	11 272,7	3 041,3	14 469,7	28 783,7

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête annuelle d'entreprise

Dans l'ensemble, le secteur de l'organisation du transport de fret (OTF) est constitué d'entreprises de taille très supérieure à celle des entreprises de transport (en moyenne 45,9 employés par entreprise contre 9,5), mais les activités et les caractéristiques sont très différentes selon le code APE : les entreprises de messagerie ont la taille la plus forte (76 employés par entreprise) et dominant du point de vue des effectifs employés (54 % du total des entreprises classées en 634), les entreprises d'organisation des transports internationaux dominant du point de vue du nombre des entreprises (52 % du nombre des entreprises classées en 634) et du chiffre d'affaires (50 % du chiffre d'affaires).

Quant à l'évolution du nombre des entreprises, les tendances sont différentes : pour toutes les catégories, leur nombre a augmenté depuis 1993 jusqu'en 2000 ou 2001, de 50 % environ pour les entreprises d'affrètement et les organisateurs de transports internationaux (OTI), mais de 100 % pour les entreprises de messagerie. Toutefois, depuis le début des années 2000, le

1 - Cf. annexe 7 : « Les entreprises d'entreposage (code 631) ».

2 - Cf. annexe 8 : « Les entreprises d'organisation de transport de fret (code 634) ».

nombre des entreprises de messagerie a sensiblement baissé (malgré une reprise à partir de 2002 et une stagnation depuis). Selon le SESP, cette baisse provient d'un changement de classification des entreprises du code 634A vers le code 634C : ceci se vérifie en particulier dans l'EAE sur les vingt plus grands groupes de la messagerie et de l'organisation des transports entre 2001 et 2005 ; les entreprises et établissements de ces groupes sont passés de l'activité principale « messagerie » à celle d'« organisation des transports internationaux » entre les deux dates. Le nombre des entreprises d'affrètement est retombé au-dessous du chiffre de 1993, et celui des entreprises organisatrices de transports internationaux est constant, malgré de forts mouvements de concentration.

Les résultats sont aussi très variables, comme le montrent les ratios de 2005.

Tableau n° 4
Ratios comptables des entreprises du secteur des organisateurs de transport de fret, en pourcentage

	634A Messagerie, fret express	634B Affrètement	634C Organisation des transports internationaux
EBE/VAHT*	8,9 %	17,2 %	14,7 %
Résultats net/VAHT	3,8 %	12,7 %	5,8 %

* EBE : excédent brut d'exploitation ; VAHT : valeur ajoutée hors taxes.

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'Enquête annuelle d'entreprise

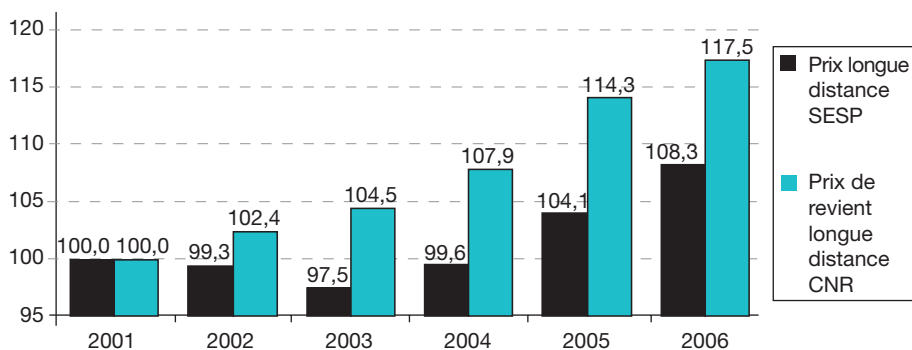
2. Les prix et les coûts

L'évolution des résultats des entreprises de transport peut être éclairée par l'analyse de l'évolution des prix et des coûts¹. Malgré les réserves qu'on peut formuler sur leur ancienneté, les statistiques révèlent une tendance lourde de croissance plus forte des coûts que des prix en longue période (de 1985 à 2002). En monnaie constante, les prix auraient baissé de près de 30 % entre 1985 et 2002 et les coûts auraient augmenté d'environ 10 %. L'importance de ces évolutions fait douter de la qualité des indices utilisés pour les mesurer mais leur sens est indiscutable. La pression que cette évolution divergente des prix et des coûts a fait peser sur les marges des entreprises est certaine. Il faut à ce sujet rappeler que l'encadrement de l'offre par les licences contingentées et celui des prix par la tarification routière obligatoire ont longtemps protégé les entreprises. La libéralisation intervenue au milieu des années 1980 les a confrontées à une concurrence d'autant plus vive que le nombre des entreprises a « explosé » dans les années qui ont suivi.

1 - Cf. annexe 9 : « Évolution des prix et des coûts du TRM ».

Sur la période plus récente, où la validité des statistiques est moins contestable, les résultats vont dans le même sens : en base 100 en 2000, l'indice des coûts du CNR est au niveau 117,4 en 2006 et l'indice des prix du SESP au niveau 111 pour la longue distance ; l'indice des coûts est au niveau 112,4 et celui des prix au niveau 110,5 pour la courte distance. Toutefois, en 2000 pour la longue distance et pendant les années 2000 à 2004 pour la courte distance, l'évolution des prix a été plus forte que celle des coûts. Les travaux du CNR permettent d'identifier les postes de coût en augmentation, en particulier les prix du carburant (qui compte pour environ un quart dans la structure de coût de production des entreprises du TRM de longue distance).

Graphique n° 17
Évolution des prix et des coûts en TRM longue distance
(moyennes annuelles, en indices)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Le maintien de l'écart entre les évolutions de prix et de coût, malgré les mesures prises pour atténuer les augmentations de charge ou pour faciliter la répercussion des hausses de coût sur le montant des factures, montre la difficulté des transporteurs à faire prendre en charge par leurs clients les augmentations de leurs coûts dans les périodes de surcapacité.

La question de l'existence, et plus encore de la mesure, de la surcapacité est délicate. La demande de transport se caractérise par de fortes fluctuations dans le temps, sur l'année, le mois, la semaine voire la journée. Pour répondre à la demande, les entreprises disposent d'une capacité qui, sans permettre de faire face aux « super pointes » résultant de la superposition des maximums mensuels, hebdomadaires, etc., tend à être excédentaire en période de « basses eaux », voire en période de demande « moyenne ». Les déséquilibres des trafics selon le sens sont également à l'origine d'un excédent « naturel » de capacité. Enfin, si les grandes entreprises ont la possibilité de réduire leur parc en service lorsque la conjoncture est défavorable, ce n'est pas le cas pour les petites entreprises ne disposant que d'un tout petit nombre de véhicules, voire d'un seul : la rigidité de leur offre contribue aussi à la surcapacité lorsque la demande fléchit. À l'inverse, en période de « super pointe » ou simplement de reprise conjoncturelle un peu vive, la demande peut excéder l'offre et le déséquilibre se traduit alors par des tensions sur le marché.

Il serait souhaitable de mettre en relation les variations de prix et celles de la capacité. Mais la capacité des transporteurs ne se mesure pas seulement par l'importance de la flotte car le taux d'utilisation des véhicules (produit du taux de chargement par le taux de parcours en charge) varie. Il tend à augmenter en période de tension, et à fléchir lorsque la demande s'affaiblit.

À plusieurs reprises en 2006, notamment en juillet, les chargeurs se sont plaints de la difficulté à trouver un véhicule disponible. On a affirmé, un peu vite, que la surcapacité traditionnelle avait laissé place à une sous-capacité. Celle-ci était réelle, et s'expliquait par le fait que, après une année 2005 très médiocre, les transporteurs avaient limité leurs investissements en matériel roulant, alors que la demande s'est fortement accrue en 2006. Mais il s'agissait d'une situation provisoire, d'une pénurie de véhicules conjoncturelle, qui s'est réduite en 2007 tandis que reprenaient les achats de véhicules.

Au total, on peut penser que la tendance marquée à la baisse des prix dans le secteur résulte à la fois des progrès de productivité (d'origine technique avec l'amélioration des véhicules et des infrastructures, et organisationnelle) très importants depuis vingt ans, mais aussi d'une tendance relativement permanente à la surcapacité. Ce qui s'est passé en 2006 tend *a contrario* à confirmer cette analyse : à la suite d'une mauvaise année 2005, les transporteurs ont réduit leur parc ; des tensions sont apparues sur le marché et les transporteurs ont réussi à faire passer auprès des chargeurs des augmentations de prix plus conséquentes que les années précédentes.

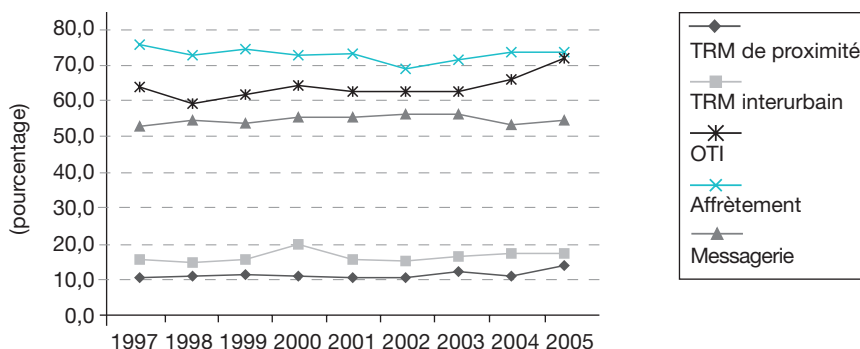
3. La sous-traitance

La pratique intensive de la sous-traitance est une des caractéristiques du secteur. Il faut cependant distinguer la sous-traitance entre organisateurs de transport et transporteurs d'une part, et celle entre transporteurs eux-mêmes d'autre part. Par définition, le métier des organisateurs de transport (entreprises relevant des codes 634 de la NAF) consiste à confier à des transporteurs l'exécution des opérations qu'implique l'engagement pris avec leurs clients. La sous-traitance entre transporteurs (codes NAF 602) relève d'une autre logique. Les taux de la sous-traitance confiée sont d'ailleurs radicalement différents : en 2005 (source EAE), ils sont de 13 % du chiffre d'affaires pour les entreprises de transport de proximité (602L), de 16 % pour les entreprises de transport interurbain (602M), de 50 % pour les entreprises de messagerie (634A), de 67 % et 65 % respectivement pour les affréteurs (634B) et les organisateurs de transport international (634C).

On pourrait s'étonner de constater que le taux de sous-traitance des transporteurs de transport interurbain dépasse 15 % alors que réglementairement ils n'ont pas le droit de sous-traiter plus de 15 % de leur chiffre d'affaires ; ou encore trouver

que le taux de sous-traitance des organisateurs de transport est faible alors que la sous-traitance est leur cœur de métier. Ce serait oublier que les entreprises classées en 602, si leur activité principale est le transport, peuvent aussi avoir la qualité de commissionnaire, et qu'en tant que tel, elles ne sont soumises à aucune limite. De même, les entreprises classées en 634 peuvent aussi être transporteurs et donc à ce titre assurer elles-mêmes certains transports. Le taux moyen de sous-traitance des diverses catégories d'entreprises est relativement stable au cours des dernières années.

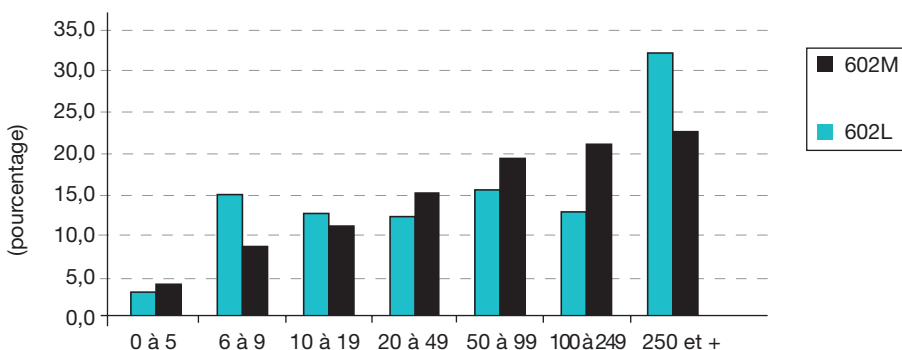
Graphique n° 18
Évolution du taux moyen de sous-traitance



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

En revanche, au moins dans les entreprises de transport, le taux varie avec la taille : il est généralement croissant avec celle-ci.

Graphique n° 19
Taux de sous-traitance confiée, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Une autre façon d'apprécier l'importance de la sous-traitance consiste à s'intéresser à la proportion des envois (et non plus du chiffre d'affaires) qui font l'objet de sous-traitance. L'enquête ECHO¹ permet d'adopter ce point de vue.

1 - Réalisée par l'INRETS en 2004, l'enquête ECHO a consisté à « suivre » les expéditions au départ d'un certain nombre d'établissements français afin de reconstituer leur cheminement jusqu'à destination finale, en relevant les opérateurs qui intervenaient à chaque étape.

Une exploitation spécifique a été réalisée sur les chaînes de transport n'utilisant que le mode routier, concernant les expéditions des secteurs de l'industrie, des commerces de gros, de la VPC et des entrepôts, à l'exclusion des industries d'extraction et de l'agriculture. Une part importante des trafics de pondéreux échappe donc à cette exploitation, mais on peut penser *a priori* que la part de la sous-traitance est très faible pour ces produits. Les envois empruntant exclusivement la route, à destination de l'Europe des Quinze plus la Suisse et la Norvège, étaient dans l'enquête ECHO au nombre de 10 462. Certaines chaînes n'ont pu être suivies jusqu'au point de destination des envois et le traitement réalisé a concerné 9 742 chaînes « complètes ». La difficulté de suivi des envois étant d'autant plus forte que les chaînes étaient complexes, les résultats de ce traitement sous-estiment probablement la part de la sous-traitance et le nombre des participants à la chaîne...

Les chaînes ont été regroupées en sept classes :

- en classe 1, les chaînes sans opérateur transport ou logistique qui sont donc réalisées entièrement en compte propre ;
- en classe 2, les chaînes faisant intervenir un seul opérateur transport directement mandaté par le chargeur ou le destinataire ; c'est la classe la plus fréquente ;
- en classe 3, les chaînes faisant intervenir plusieurs opérateurs directement mandatés par le chargeur ou le destinataire ; ces configurations sont peu fréquentes ;
- en classe 4, les chaînes avec deux opérateurs dont le premier est directement mandaté par le chargeur ou le destinataire, et confie au second tout ou partie des prestations ;
- en classe 5, les chaînes impliquant plus de deux opérateurs, avec des opérateurs de rang 1 directement mandatés par le chargeur ou le destinataire et des opérateurs de rang n+1 mandatés par les opérateurs précédents ; tous les mandatements se font « en ligne », chaque opérateur mandatant au plus un seul autre opérateur.
- en classe 6, les chaînes de plus de deux opérateurs en « arborescence », avec des opérateurs de rang 1 directement mandatés par le chargeur ou le destinataire et des opérateurs de rang n+1, dont un au moins en mandate plusieurs autres.
- en classe 7, les chaînes de la « grande messagerie » qui regroupent les opérateurs (Fedex, UPS, DHL, TNT, Exapaq, Chronopost, La Poste) qui n'ont pas pu être interrogés directement et pour lesquels la reconstitution des chaînes modales a été faite à partir du suivi web des envois ou d'hypothèses d'affectation sur les réseaux, ce qui ne permet pas de reconstituer en détail les chaînes organisationnelles, dont le modèle se rattache pour l'essentiel aux deux classes précédentes.

On notera, afin d'interpréter correctement les résultats, que les « opérateurs » qui interviennent dans la définition des classes sont à la fois des organisateurs de transport et des transporteurs, que le traitement réalisé ne permet pas de distinguer.

Ce qui nous intéresse ici, ce sont les chaînes des classes 4 à 6 (et certainement 7) où plusieurs opérateurs interviennent successivement, et en particulier les

chaînes de la classe 5 où on identifie la sous-traitance « en cascade » – ce qui ne signifie pas qu'il n'y en ait pas dans les classes 6 et 7.

La classe 4 (sous-traitance simple) représente 10 % des envois, et 9 % du tonnage ; la classe 5 (sous-traitance « en cascade ») 2 % des envois et 1 % du tonnage ; la classe 6, 4 % des envois, mais un pourcentage du tonnage plus proche de 0 que de 1. Les chaînes de « grande messagerie », probablement les plus complexes et faisant intervenir de la sous-traitance « en cascade », représentent 15 % des envois et 2 % du tonnage. Au total, on peut donc estimer que 47 % des chaînes font intervenir de la sous-traitance.

Le traitement permet également d'estimer le nombre de trajets effectués en sous-traitance : en rapportant ce nombre au nombre total des trajets, on trouve que plus de 43 % des trajets sont effectués par des sous-traitants.

Enfin, une comparaison a été effectuée avec les résultats obtenus dans l'enquête « chargeurs » de 1998, dont la méthodologie était identique, mais qui ne portait que sur des chaînes dont la destination finale était en France. On constate qu'en 2004 les chaînes « externalisées » sont plus nombreuses, ce qui a renforcé le poids des chaînes les plus simples faisant appel à un seul transporteur (classe 2) ; mais les chaînes les plus complexes, faisant intervenir plusieurs sous-traitants, ont également vu leur poids augmenter sensiblement.

Cette approche donne donc une vue un peu différente de l'approche traditionnelle par le chiffre d'affaires. Elle montre que la sous-traitance est un phénomène très répandu, et notamment pour les envois de faible tonnage.

Même si l'on ne s'intéresse qu'à la sous-traitance entre transporteurs, celle-ci n'est pas en soi un phénomène critiquable. Elle est parfaitement adaptée à deux caractéristiques du transport de marchandises liées au temps et à l'espace :

- au temps, car la production du transport n'est pas stockable, et sa demande fluctue très fortement. La sous-traitance trouve normalement sa place dans ces fluctuations. Une entreprise convenablement gérée dispose d'une capacité égale ou éventuellement légèrement supérieure aux besoins normaux, mais insuffisante pour faire face aux pointes exceptionnelles. Elle se tourne alors vers la sous-traitance ;
- à l'espace, car un transporteur, sauf s'il est très important, ne peut être implanté dans toutes les régions. En messagerie, il doit passer des accords avec des correspondants pour assurer la distribution et la ramasse dans telle ou telle région. Ces accords peuvent être réciproques ou non. En transport de lots, deux solutions sont possibles : assurer le trafic vers la région où le transporteur n'est pas implanté, et passer un accord avec un transporteur local pour que celui-ci le recharge, ou, pour ne pas risquer de revenir à vide, ne pas assurer lui-même les trafics vers cette région, mais les confier à un sous-traitant qui se débrouillera pour trouver du fret de retour ou qui reviendra à vide.

Les accords entre correspondants et confrères sont donc tout à fait normaux, utiles, voire nécessaires et participent à la souplesse et à la réactivité qui sont deux des principales qualités de ce mode de transport. Ce ne sont donc pas ces formes de sous-traitance qui peuvent être considérées comme « anormales ». D'ailleurs, dans la grande majorité des cas, les choses se passent bien : les conditions de réalisation

des opérations sont convenables et n'appellent pas de remarques particulières. Mais le développement de la sous-traitance s'est appuyé aussi sur une autre logique.

Les grandes entreprises, disposant d'un service commercial, exerçant le plus souvent des fonctions d'auxiliaires, sont à même d'exploiter une rente : celle qui résulte de leur accès direct au marché du fret par opposition aux sous-traitants de taille plus faible qui, faute d'un tel accès, n'ont du fret que par leur intermédiaire. Elles peuvent alors assurer avec leurs propres véhicules les trafics les plus intéressants et sous-traiter les frets moins rémunérateurs à d'autres entreprises plus petites. Ce mécanisme peut se développer en cascade. En bout de course, les entreprises « artisanales » reçoivent, s'il en reste, le fret dont aucune des entreprises situées en amont n'a voulu. Elles se bornent à exécuter l'opération matérielle de transport, c'est-à-dire la traction, pour une rémunération amputée des commissions diverses (généralement 15 %) prélevées par les intermédiaires qui se sont glissés entre les chargeurs et elles. Elles se trouvent dans une situation de dépendance très forte, et doivent assurer, dans des conditions précaires et peu rémunératrices, le travail que le donneur d'ordre ne veut pas assurer. Le cas limite est celui du « traco » (tractionnaire) qui n'est propriétaire que du tracteur, et qui loue ses services pour tirer les semi-remorques de son donneur d'ordre. Il se peut même qu'il ne soit pas propriétaire du tracteur, et qu'il le loue à son donneur d'ordre.

On voit clairement l'intérêt que les entreprises plus puissantes trouvent à une telle organisation. Elles peuvent concentrer leurs efforts sur la recherche du fret et l'organisation de la chaîne de transport ou de la chaîne logistique, offrir aux chargeurs des conditions d'autant plus intéressantes qu'elles répercutent sur leurs affrétés les remises qu'elles ont dû consentir pour emporter le marché. Leur compétitivité dépend, en partie au moins, de leur aptitude à « exploiter » leurs sous-traitants. La différence entre les prix « client direct » et le prix de sous-traitance illustre ce mécanisme. Il ne s'agit donc pas, dans bien des cas, d'une véritable sous-traitance de compétence, de savoir-faire et de spécialisation. Ce n'est pas non plus une sous-traitance de capacité à proprement parler, mais bien une sous-traitance « d'exploitation », qui consiste à compenser sur le dos des transporteurs les plus dépendants la sous-tarifification des transports à laquelle d'ailleurs ils participent.

L'analyse peut, dans certains cas, aller plus loin : des entreprises, poussées par la concurrence, acceptent de « mauvais » frets et s'en défont sur leurs sous-traitants, c'est-à-dire leur cèdent les trafics qu'il ne leur est pas possible de rentabiliser en respectant les règles normales du jeu. L'entreprise donneuse d'ordre sous-traite non seulement le fret, mais aussi la fraude que sa rentabilisation implique. Peut-être serait-il plus exact de dire que la finalité même de la sous-traitance est, dans ce cas, de confier à d'autres l'obligation de ne pas respecter les normes de charge, les limites de vitesse, les règles de temps de conduite et de repos...

La tentation peut donc exister de réglementer la sous-traitance et notamment d'interdire celle « en cascade », même si certains abus ont déjà pu être évités par l'adoption du contrat-type de sous-traitance et par l'attitude des tribunaux qui, lorsqu'ils constatent la subordination du sous-traitant au donneur d'ordre, requalifient le contrat de sous-traitance en contrat de travail. Toutefois, il

paraît difficile, sinon impossible, de faire la distinction entre la sous-traitance « normale », qui ne doit relever que de la liberté contractuelle des parties, et la sous-traitance « anormale ». Aussi la solution doit-elle plutôt être recherchée dans un renforcement de la responsabilité des donneurs d'ordre, donc une modification du décret de 1992 concernant la co-responsabilité.

Le rapport de l'Institut de droit international des transports (IDIT), sous la direction d'Isabelle Bon-Garcin pour la Direction générale de la mer et des transports (DGMT)¹, fait le constat de l'inefficacité de ce décret et étudie la réglementation correspondante dans plusieurs pays de l'Union européenne. Il propose un certain nombre de pistes qui permettraient d'améliorer le dispositif. La synthèse de ces propositions comporte trois orientations, classées dans l'ordre croissant de leur sévérité et de l'importance des modifications réglementaires qu'elles entraîneraient :

- **Solution légère : sensibiliser les utilisateurs du dispositif.** Il s'agirait « de sensibiliser les services de contrôles et les parquets à l'existence du dispositif et à sa légitimité, afin d'aboutir au renforcement de son application, d'inviter les tribunaux à adopter une appréciation plus souple de l'élément intentionnel² afin que les donneurs d'ordre peu scrupuleux ne puissent profiter de cet élément pour échapper à la sanction, d'améliorer la communication et la concertation entre les services de contrôles et les parquets afin de cibler les entreprises à sanctionner et de s'accorder sur les critères qui permettent d'engager la responsabilité du donneur d'ordre ».
- **Solution médiane : modifier l'intitulé de l'infraction et faciliter les moyens de preuve.** Il s'agirait essentiellement de modifier la rédaction du décret de sorte que la responsabilité du donneur d'ordre soit engagée dès lors qu'il a incité (et non plus donné des instructions incompatibles) à la commission des infractions. Isabelle Bon-Garcin propose la rédaction suivante : « Le fait, pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordre de provoquer le non-respect par tout transporteur ou tout préposé de celui-ci ».
- **Solution haute : renforcer la responsabilité pénale du donneur d'ordre.** Les propositions d'Isabelle Bon-Garcin consistent à :
 - « prévoir la co-responsabilité pénale du donneur d'ordre dans l'énoncé même de certaines infractions ;
 - « prévoir une présomption de responsabilité pour certaines infractions (surcharge, temps de conduite, temps de repos par exemple) ;
 - « mettre à la charge du donneur d'ordre une obligation générale de contrôle de la conformité de l'opération de transport avec les normes énoncées par certaines réglementations (obligation prévue – pour ce qui concerne les temps de conduite et de repos – par le nouveau règlement communautaire n° 561/2006) ».

1 - « Analyse de la co-responsabilité des donneurs d'ordre aux transporteurs routiers de marchandises dans quatre pays de l'UE : Allemagne, Espagne, France, Pays-Bas » (avril 2007).

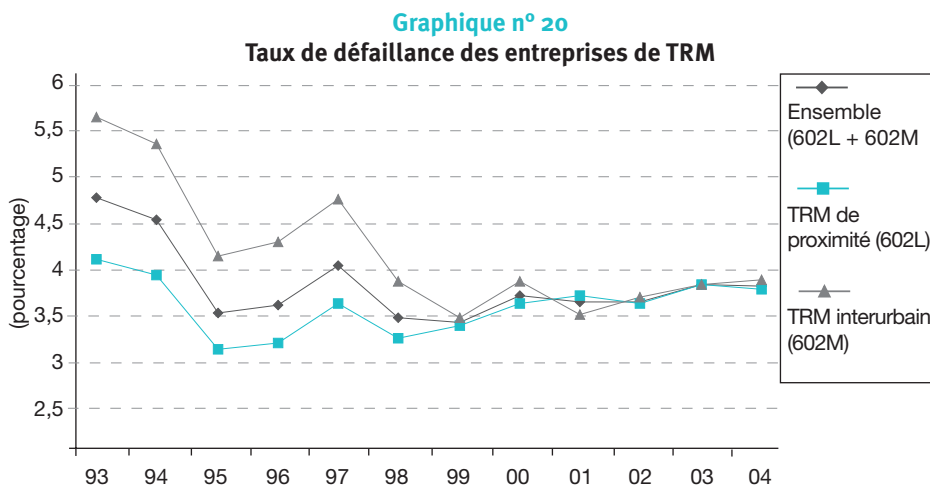
2 - Rappelons que le décret n° 92-699 dit de co-responsabilité dispose que la co-responsabilité du donneur d'ordre est engagée par « le fait pour tout expéditeur, commissionnaire, affréteur, mandataire, destinataire ou tout autre donneur d'ordre, en connaissance de cause, de donner à tout transporteur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

Le rapport de l'IDIT ajoute une quatrième solution, dite « radicale », de portée beaucoup plus large puisqu'elle ne concernerait pas seulement le problème de la co-responsabilité du donneur d'ordre. Il s'agirait, en s'inspirant des dispositions qui existent en Allemagne, de « dépenaliser » certaines infractions et de substituer des sanctions administratives aux sanctions pénales. C'est une question sur laquelle nous reviendrons dans le chapitre 6.

Notre groupe de travail ne peut que souhaiter que ce rapport et ces propositions soient suivis d'effets. La solution légère ne peut suffire : il faut s'engager au minimum dans la voie de la solution médiane, et sans doute dans celle de la solution haute.

4. La démographie des entreprises et la structure du secteur

Les difficultés du secteur devraient se répercuter sur les créations et les disparitions d'entreprises. D'interprétation difficile¹, les statistiques relatives à leur démographie montrent cependant que les taux de défaillance², plus forts pour les entreprises de transport interurbain, ont baissé depuis 1993.



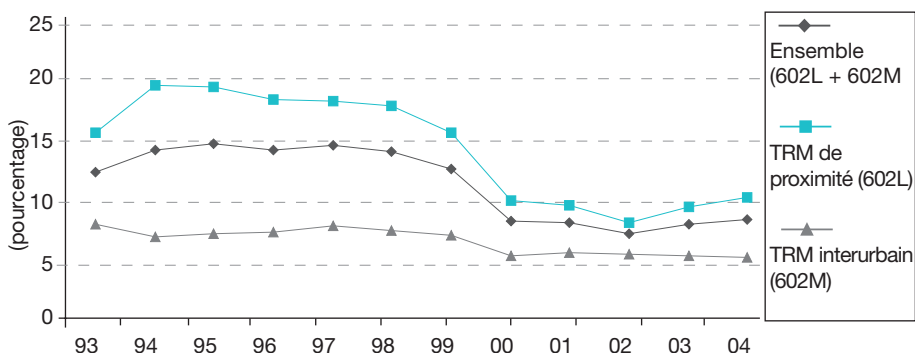
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

18 - Cf. annexe 10 : « Démographie des entreprises de TRM ».

2 - Le nombre des défaillances est celui des jugements de redressement judiciaire publiés au Bulletin officiel d'annonces civiles et commerciales pendant l'année considérée, à la date du jugement. Mais la mise en redressement judiciaire de l'entreprise peut avoir diverses issues : la liquidation, la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation, la reprise à la suite d'un plan de cession. Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une cessation. De même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance. Le nombre des défaillances ne peut donc être assimilé à celui des disparitions.

Quant aux taux de création, nettement plus élevés dans le transport de proximité que dans le transport interurbain, ils ont très fortement décliné dans les années 1990, avant de se stabiliser, voire de légèrement remonter en 2003 et 2004.

Graphique n° 21
Taux de création des entreprises de TRM



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Les difficultés du secteur ne semblent donc pas avoir une incidence évidente sur la démographie des entreprises. Une analyse plus fine montrerait cependant que le transport de proximité est sensible au prix du gazole, alors que le transport interurbain est plutôt sensible au volume de la demande de transport.

Cette démographie s'est traduite par une évolution du nombre des entreprises qui est rappelée dans l'annexe 6 pour les entreprises de TRM et l'annexe 8 pour les entreprises d'organisation de transport de fret. De même, nous avons montré quelle structure du secteur ressort des résultats de la dernière enquête EAE disponible. Mais l'évolution même de cette structure est instructive. Le meilleur critère pour la faire apparaître est celui de la taille moyenne des entreprises, qui peut être mesurée soit par le nombre des emplois, soit par celui du chiffre d'affaires. Le graphique n° 22 illustre l'évolution en termes d'effectifs¹.

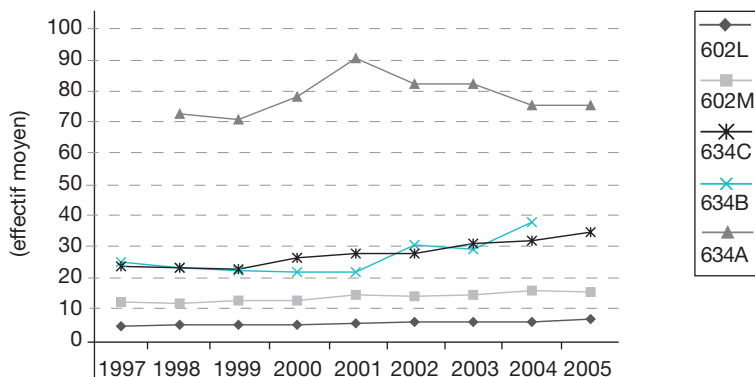
L'évolution de la taille moyenne des entreprises de messagerie (634A) depuis 2001 paraît étonnante et peu conforme à ce que l'on croit savoir. Mais la baisse du nombre des entreprises de messagerie s'explique, comme nous l'avons vu, par des reclassements dans d'autres rubriques de la NAF. En revanche, les autres évolutions dont ce graphique rend compte semblent significatives : toutes les courbes sont croissantes, dans des proportions certes variables. En raisonnant en chiffre d'affaires², on obtient un résultat semblable, du moins quant au sens des évolutions.

1 - Les chiffres du nombre des entreprises de messagerie (634A) pour l'année 1997 et ceux des entreprises d'affrètement pour l'année 2005, très différents de ceux des années voisines, paraissent peu fiables. Ils ont été exclus des séries à partir desquelles les graphiques n° 22 et n° 23 ont été établis.

2 - Le chiffre d'affaires a été déflaté en utilisant l'indice implicite de prix du PIB. Il s'agit donc d'un chiffre d'affaires en euro constant.

Graphique n° 22

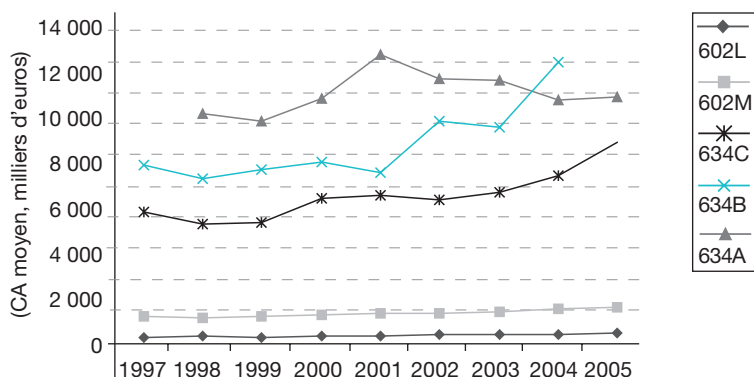
Évolution de la taille moyenne des entreprises selon les effectifs



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Graphique n° 23

Évolution de la taille moyenne des entreprises selon le chiffre d'affaires



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Ces courbes témoignent incontestablement d'une tendance à la concentration. Celle-ci est d'ailleurs probablement sous-estimée puisque l'on raisonne ici en entreprises et non en groupes, et qu'il y a tout lieu de penser que ceux-ci se sont développés. On peut sans doute considérer que cette évolution est favorable, et que l'efficacité du transport ne peut que s'améliorer lorsque la taille moyenne des entreprises s'accroît. Ce qui ne signifie pas que les petites entreprises, voire les entreprises « artisanales », sont condamnées par une telle évolution. Elles ont certainement une place, soit comme sous-traitants, soit sur des créneaux précis, et elles contribuent à la souplesse et à la réactivité de l'offre. Il reste que l'évolution vers des entreprises de

taille plus importante, dont on peut espérer qu'elles seront dotées de capitaux propres en rapport avec le niveau de leur activité et qu'elles se comporteront comme des entreprises soucieuses de leur rentabilité, constitue un progrès dans un secteur marqué par l'existence de trop nombreuses entreprises sous-capitalisées, plus attentives au niveau de leur chiffre d'affaires et au nombre de leurs cartes grises qu'à leurs résultats.

On peut également noter que cette évolution est spontanée. L'État a certes cherché, à la suite des recommandations du rapport Dobias, à encourager les cessations d'activité et les regroupements, que ce soit par les fusions-absorptions ou par la création de coopératives. Des moyens non négligeables ont été mobilisés à cette fin mais ils ont été peu utilisés. Il semble donc inutile de maintenir et *a fortiori* d'accroître cet effort. Il est en revanche probable que l'exigence d'une capacité financière minimum constitue une pression en faveur d'une telle évolution.

Une autre piste doit être explorée. Un travail récent, réalisé dans le cadre du PREDIT¹, souligne avec force que « faute d'avoir mené à temps les adaptations et les investissements indispensables pour suivre les évolutions du marché, la compétitivité des entreprises de transport françaises s'est dégradée : leur niveau de service ne répond plus aux exigences des clients et leur rentabilité est plus faible que celle de leurs concurrents étrangers ». Et d'ajouter : « La collaboration interentreprises est la seule réponse adaptée aux entreprises de transport françaises face à l'évolution des caractéristiques du marché et de leur environnement ».

On peut estimer que la première affirmation est trop générale, car toutes les entreprises françaises ne sont pas dans la situation décrite. On peut aussi estimer que la seconde affirmation est excessive et que la collaboration interentreprises n'est pas la seule solution permettant de répondre aux exigences du marché et à la pression de la concurrence étrangère. Il s'agit néanmoins d'une réponse pertinente, parmi d'autres.

Le rapport commence par définir ce qu'il entend par collaboration interentreprises, il distingue les relations contractuelles et les relations collaboratives, dont la coproduction et la co-pétition. Il souligne le rôle que les technologies de l'information peuvent jouer et précise les formes que peut prendre cette collaboration. Il se présente comme un guide qui, au-delà de quelques études de cas concernant des entreprises de transport et de logistique², propose :

- « les règles de bonne pratique à respecter pour la mise en place d'une collaboration interentreprises » et « les points clés à aborder pour mettre de son côté toutes les chances de réussite » ;
- « une démarche progressive de mise en place des pratiques collaboratives » et « des mesures d'accompagnement qui pourraient être prises par les acteurs institutionnels (pouvoirs publics, syndicats professionnels, etc.) ».

Il déduit d'une enquête effectuée auprès de quelques entreprises que les freins principaux à une telle évolution sont à la fois « le sous-équipement chronique des

1 - *Guide de la collaboration interentreprises dans la chaîne logistique*, Stream Consulting, projet de recherche ICER, convention n° 05 MT 6012.

2 - Il ne s'agit pas toujours d'entreprises ayant mis en place des relations dites « collaboratives », mais plus banalement de simples relations de coopération de type coopérative, GIE, groupement d'achat.

transporteurs en outils de communication et de traitement de l'information » et « l'esprit d'indépendance des chefs d'entreprise ». D'où la démarche proposée en termes d'accompagnement.

Ce travail ne semble pas connu des organisations professionnelles. Il pourrait servir de base à une réflexion des pouvoirs publics pour engager des actions dans ce domaine.

5. La situation fiscale

La situation fiscale du secteur¹ est une composante essentielle des conditions de fonctionnement des entreprises. Sa connaissance est nécessaire pour apprécier les résultats qu'elles dégagent, ainsi que leur compétitivité à l'international. Selon les organisations professionnelles, le secteur du TRM souffre d'une « surfiscalisation », qu'on le compare à d'autres pans d'activités ou au même secteur à l'étranger. Ce rapport n'a pas la prétention de prendre position à ce sujet. L'analyse nécessaire pour fonder une appréciation comparative n'a pas été effectuée et ne pouvait l'être dans le temps et avec les moyens à disposition. Mais cette analyse devrait être faite, en dépit de toutes les difficultés qu'elle présente, pour apporter une réponse robuste à cette question.

On se contentera ici de recenser les principaux impôts et taxes qui, au-delà de la fiscalité « ordinaire », pèsent sur les entreprises de transport routier de marchandises en France. La liste de ces impôts et taxes est la suivante (cf. annexe 11) :

- *taxes à l'acquisition* : taxe régionale sur les cartes grises ; taxe additionnelle à la taxe régionale sur les cartes grises perçue au profit de l'AFT ;
- *taxes à la possession* : taxe à l'essieu ;
- *taxes à l'usage* : taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP) ; taxe expérimentale sur les véhicules de transport de marchandises en Alsace ; taxe spéciale sur les conventions d'assurance ;
- *divers* : cotisation aux frais de fonctionnement du CNT.

Nous ne décrivons pas les dispositions auxquelles répondent ces impôts et taxes (pour plus de précisions, on se reportera aux notes établies par la Direction de la législation fiscale). Quelques commentaires sont cependant nécessaires pour certaines rubriques de cette liste, notamment celles sur lesquelles se focalisent les critiques des transporteurs.

Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers

La TIPP n'est pas, à proprement parler, un impôt spécifique au transport routier. L'importance des taxes payées à ce titre par les transporteurs est évidemment à

¹ - Cf. les annexes 11 « La fiscalité du transport routier de marchandises » et 12 « Fiscalité sur le transport routier de marchandises - Comparaison européenne ».

mettre en relation avec le fait que leurs coûts sont constitués, à hauteur d'environ 25 %, par la consommation du gazole, un produit fortement taxé.

La TIPP sur le gazole est, au 1^{er} janvier 2007, de 42,84 € par hectolitre. Mais la TIPP utilisée par les transporteurs routiers utilisant des véhicules de PTAC (poids total autorisé en charge) supérieur ou égal à 7,5 tonnes est remboursée à hauteur de 3,65 €, de sorte que la taxe effectivement supportée par les transporteurs se situe au niveau de 39,19 € par hectolitre. Le remboursement est effectué par le service des douanes chaque semestre. Le niveau du remboursement retenu est le maximum de ce que la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 autorise pour la France. Ce texte impose en effet à tout État membre qui souhaite mettre en place un « gazole professionnel » un minimum de taxation égal au tarif en vigueur dans cet État au 1^{er} janvier 2003. Mais certains États bénéficient d'une dérogation temporaire leur permettant d'adopter un niveau de taxation inférieur.

Selon le Comité national routier (CNR), le gazole, au 25 juin 2007, supporte en France une taxation (TIPP + TVA) égale à 55,6 % de son prix TTC. Ce pourcentage est plus élevé au Royaume-Uni (64,4 %) et en Allemagne (56,1 %) et plus faible dans les autres pays. Mais la TVA étant déductible, la comparaison des prix du gazole doit être effectuée hors TVA. En prenant l'indice 100 pour le prix hors TVA, on obtient 134,15 pour le Royaume Uni, 108,35 pour l'Allemagne, 105,35 pour l'Italie, 102,54 pour les Pays-Bas. Mais cet indice est à un niveau proche de 94 pour la Belgique, 92 pour l'Espagne, 90 pour le Luxembourg.

Taxe professionnelle

Les transporteurs dénoncent volontiers l'importance de cette taxe qui, d'après eux, n'a pas d'équivalent – à cette hauteur – dans les autres pays européens. Il ne s'agit pas d'une fiscalité spécifique, mais d'un impôt « général » servant à financer les collectivités locales. La base d'imposition est constituée par la valeur locative des immobilisations corporelles (immobilières ou mobilières) dont a disposé l'entreprise au cours de la période de référence. Les transporteurs sont soumis à la règle générale, y compris aux dispositions qui permettent une réduction de la taxe professionnelle, par exemple en faveur des investissements nouveaux ou par plafonnement à 3,5 % de la valeur ajoutée.

Mais les transporteurs bénéficient aussi de deux dispositions particulières tendant à limiter le poids de cette fiscalité :

- pour les transporteurs exerçant des activités à l'international, la valeur locative des véhicules est réduite à proportion de la part de leur chiffre d'affaires réalisé à l'international ;
- les entreprises utilisant des véhicules de transport routier (transporteurs pour compte d'autrui ou pour compte propre) bénéficient d'un dégrèvement. Ce « dégrèvement camion » porte sur les véhicules d'un PTAC supérieur ou égal à 7,5 tonnes. Son montant varie en fonction du tonnage du véhicule et de son classement par rapport à la norme environnementale « Euro II ».

On remarquera que la première de ces dispositions a pour conséquence que le montant de la taxe professionnelle ne pèse pas sur la compétitivité des transporteurs français vis-à-vis de leurs concurrents étrangers sur le marché du transport international.

Cotisation aux frais de fonctionnement du Conseil national des transports

Il n'est sans doute pas justifié de parler d'impôt ou de taxe à propos de cette cotisation. Elle n'en est pas moins obligatoire. Son montant est fixé annuellement par arrêté ministériel, et elle est encaissée par l'État. Aux termes de l'article 1^{er} alinéa 5 de l'arrêté du 20 décembre 2006 « fixant le montant des cotisations à verser en 2007 par les entreprises participant aux frais de fonctionnement du Conseil national des transports et des comités consultatifs des transports », les entreprises de transport public routier de marchandises et entreprises de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises doivent verser :

- une cotisation forfaitaire de 17 euros par entreprise inscrite au 1^{er} janvier 2007 au registre des transporteurs routiers et des loueurs ;
- une cotisation de 0,32 euro par titre ou copie de titre administratif de transport dont l'entreprise dispose au 1^{er} janvier 2007.

La Direction de la législation fiscale a également procédé (cf. annexe 12) à un relevé des impôts et taxes généraux ou spécifiques applicables au transport routier de marchandises pour l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, l'Italie, les Pays-Bas, la Pologne et la Roumanie. Ce recensement concerne l'impôt sur les sociétés, la taxe professionnelle, la taxe foncière, l'Eurovignette et la taxe autoroutière allemande (LKW-Maut), la taxe de circulation belge, et la taxe annuelle sur les véhicules.

Pour utiles que soient ces recensements, ils n'apportent pas de réponse directe à la question de savoir si le transport routier français supporte une fiscalité plus lourde que celle de ses principaux concurrents. Lister dans plusieurs pays les impôts et taxes pesant sur les transporteurs, comparer ponctuellement leurs bases et leurs taux ne suffit pas à tirer une conclusion claire quant à l'existence d'un différentiel global. Les situations sont en effet très variées et les différences constatées dans un sens peuvent être compensées par des différences dans l'autre. Pour estimer l'importance d'un différentiel fiscal pesant sur la compétitivité des entreprises françaises, il faudrait considérer des entreprises installées dans différents pays, aux caractéristiques largement identiques, ayant des activités comparables, et calculer le montant des impôts et taxes qu'elles supportent. Ce travail difficile n'a pas été fait et ne pouvait l'être dans le cadre de la préparation de ce rapport.

Une approche moins ambitieuse mais déjà intéressante consisterait à ne raisonner que sur la fiscalité spécifique qu'on peut rattacher aux véhicules. Elle a été utilisée par Michel Hirou (CNR), pour différents pays. Le modèle développé tient compte des taxes sur les véhicules, de la TIPP nette d'éventuels remboursements, des péages et des vignettes, ceci pour un véhicule de 40 tonnes exploité 276 jours par an, roulant pour moitié de ses parcours sur un réseau payant (dans les pays où ils existent) et consommant 32 litres aux 100 km. Les résultats de ce modèle sont exposés dans le tableau n° 5.

Tableau n° 5
Fiscalité spécifique versée par les entreprises de TRM

	Droits d'accise bruts (sept. 2007) €/l	Taxe sur véhicule €/véh.	Taxation nette sur 400 km en national (millièmes d'€/v-km)	Taxation nette sur 400 km en indice 100 pour la France
Allemagne	0,4704	1 523	284	115,9
Autriche	0,3353	2 962	245	100,0
Belgique	0,3311	845	129	52,7
Danemark	0,3667	536	131	53,5
Espagne	0,3020	725	168	68,6
France	0,4258	589	245	100,0
Irlande	0,3681	3 948		
Italie	0,4230	722	205	83,7
Luxembourg	0,2904			
Pays-Bas	0,3804	984	137	55,9
Portugal	0,3644	621	202	82,4
Royaume-Uni	0,7127	1 996	245	100,0
Suède	0,3984	2 021	151	61,6
Hongrie	0,3466	1 152	126	
Lituanie	0,2459			51,4
Pologne	0,3107	1 139	164	
Rép. tchèque	0,3498	1 036	142	66,9
Roumanie				58,0
Slovénie	0,3233			

Source : CNR

La dernière colonne de ce tableau fait apparaître que la France a une fiscalité spécifique sur les véhicules lourde, certes moins élevée que la fiscalité allemande, mais à égalité avec l'Autriche et le Royaume-Uni, et près de deux fois supérieure à celle qui pèse sur un véhicule de même type exploité dans les mêmes conditions en Belgique, au Danemark ou en Lituanie. On mesure bien les limites de l'harmonisation fiscale européenne...

Chapitre 3

La part de marché du TRM français à l'international

Après avoir dressé un état des lieux, on peut rechercher les causes secondaires et principales de l'évolution très défavorable que révèlent les chiffres disponibles, tant dans les échanges internationaux qu'en matière de cabotage. Il restera alors à s'interroger sur les moyens à mettre en œuvre pour remédier à cette situation.

1. Le constat

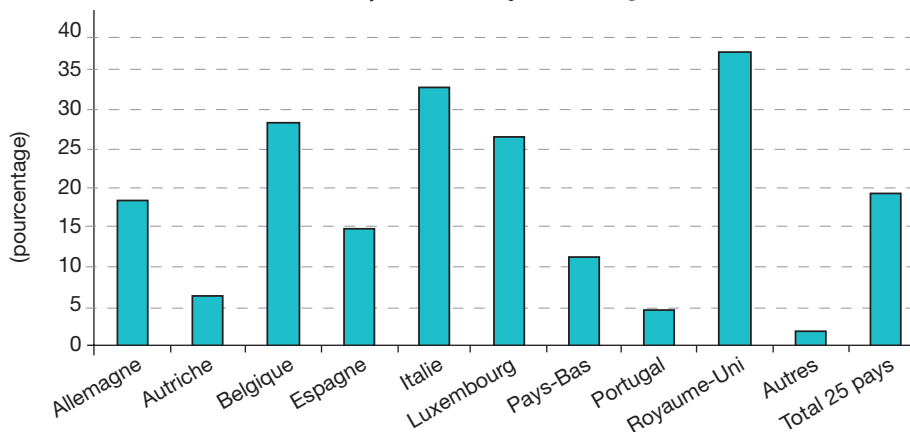
La mesure de la part de marché des transporteurs français repose sur les enquêtes dites TRM, françaises et étrangères, de qualité inégale. Ces enquêtes déterminent la notion de pavillon français et étranger : le pavillon d'un pays est celui du véhicule moteur qui est l'unité enquêtée, c'est-à-dire celui du pays où le véhicule est immatriculé. Définition restrictive, puisqu'un véhicule immatriculé dans un pays étranger peut appartenir à la filiale étrangère d'un groupe français. Il peut aussi appartenir à une entreprise étrangère travaillant en sous-traitance pour une entreprise française. Il reste que si un véhicule français peut avoir un conducteur étranger, l'inverse est rare. La baisse de la part de marché du pavillon français a donc des incidences sur l'emploi de conducteurs dans notre pays.

L'évolution du pavillon français doit être étudiée par référence non seulement aux transports internationaux, mais aussi au cabotage. Les chiffres disponibles, qui devraient être prochainement révisés par le SESP dans le sens d'une augmentation de la part du pavillon étranger, font apparaître sans ambiguïté la baisse profonde, depuis quelques années, du rôle du pavillon français¹.

1 - On a déjà signalé que les chiffres relatifs aux transports réalisés par les véhicules étrangers doivent être révisés (cf. annexe 3), et que cette révision devrait se traduire par une majoration des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français par les véhicules étrangers. Cette majoration devrait concerner à la fois le transit et le transport international. Bien que les travaux de révision ne soient pas achevés, le rapport de la Commission des Comptes pour 2006 énonce, s'agissant du transport international : « Les travaux réalisés en 2007 font état d'un niveau de 46,3 Gt-km ». Or le chiffre inscrit dans les Comptes de 2006 était de 31 Gt-km, ce qui donne une majoration de près de 50 %. La révision devrait donc conduire à une baisse très sensible de la part du pavillon français à l'international.

S'agissant du transport bilatéral¹, pour 25 pays européens partenaires de la France (Union européenne, moins Malte, plus la Norvège et le Liechtenstein), les deux sens confondus, la part du pavillon français (mesurée en tonnes-kilomètres) se situe à 19,7 % en 2005. Mais la part de marché varie dans des proportions très importantes, de 4,6 % vis-à-vis du Portugal à 37,9 % avec le Royaume-Uni, comme l'illustre le graphique n° 24.

Graphique n° 24
Part du pavillon français en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Les chiffres tiennent compte du rôle des pavillons des pays tiers, c'est-à-dire des transporteurs qui réalisent des échanges entre deux pays, sans être de la nationalité de l'un ou de l'autre. Or les pavillons de pays tiers représentent 15,4 % des échanges de la France avec les 25 pays partenaires ; la répartition des échanges est en effet la suivante en 2005 :

Tableau n° 6
Part des différents pavillons

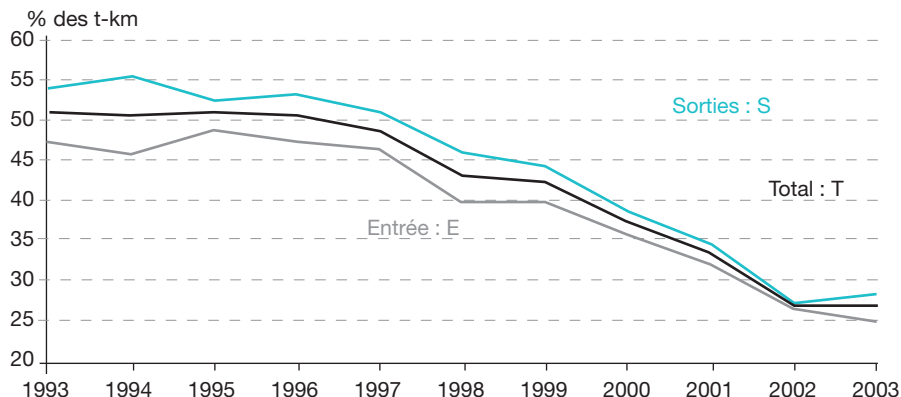
Part du pavillon français	Part des pavillons des pays partenaires	Part des pavillons des pays tiers	Total
19,7 %	64,9 %	15,4 %	100,0 %

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

L'évolution de la situation est très rapide, comme le montrent les graphiques établis par le SESP sur la période 1993-2003 pour les échanges avec différents pays de l'Europe de l'Ouest. On donne ici l'exemple de l'Espagne et de l'Allemagne.

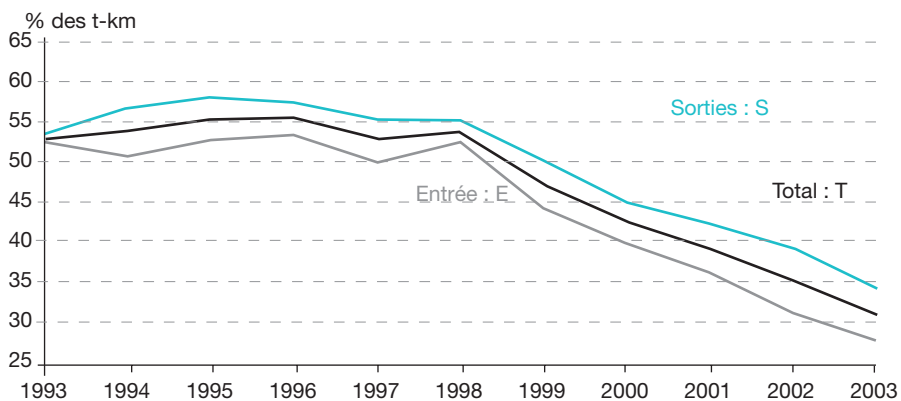
1 - Cf. annexe 13, « La part de marché du pavillon français en transport international ». Voir également « Le transport routier de marchandises en Europe en 2003 » (Note de synthèse du SESP n° 159 de mai-juin-juillet 2005), « Le transport routier de marchandises en Europe en 2004 » (Note de synthèse du SESP n° 161 de janvier-février-mars 2006), « Le pavillon français face à ses concurrents européens en 2005 » (SESP en bref, n° 17, mai 2007).

Graphique n° 25
Échanges bilatéraux avec l'Espagne



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 26
Échanges bilatéraux avec l'Allemagne



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Pour l'ensemble des pays considérés, l'évolution est la suivante au cours des dernières années :

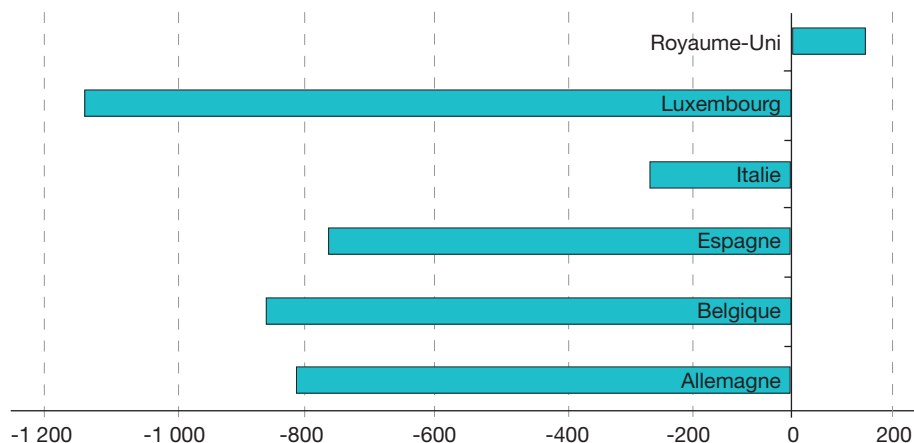
Tableau n° 7
Part de marché du TRM français à l'international

2001	2002	2003	2004	2005
29,9	30,3	29,1	24,0	19,7

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

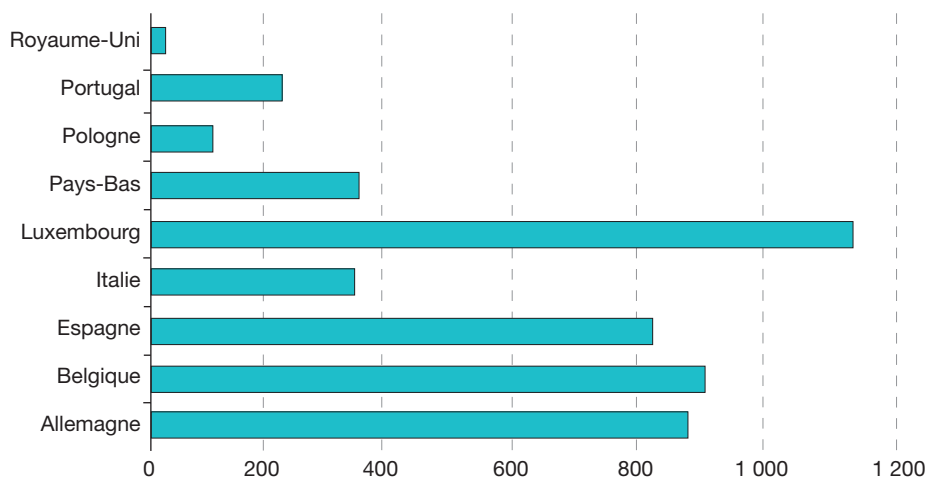
S'agissant du cabotage¹, la tendance est identique et on peut établir les graphiques suivants concernant l'année 2005.

Graphique n° 27
Déficit ou excédent du pavillon français en 2005
(en millions de tonnes-kilomètres)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 28
Principaux caboteurs en France en 2005
(en millions de tonnes-kilomètres)

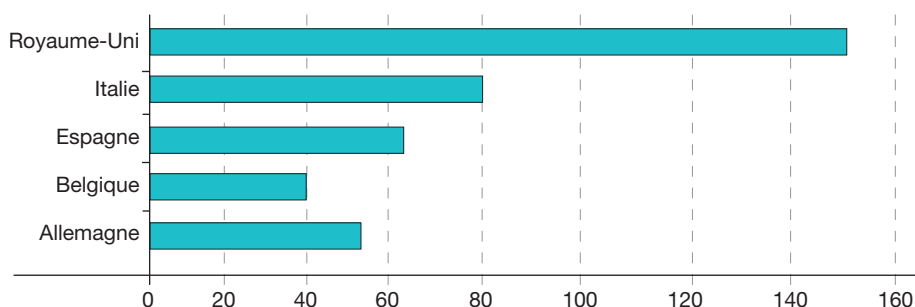


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

1 - Cf. annexe 14, « Le cabotage en France et le cabotage par les transporteurs français à l'étranger » et les Notes du SESP déjà citées, ainsi que « Le transport routier de marchandises en Europe en 2005 - La France et l'Allemagne, des pays très cabotés », Note de synthèse n° 165, avril-mai-juin 2007.

Graphique n° 29

Principaux pays cabotés par les transporteurs français en 2005
(en millions de tonnes-kilomètres)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Quant à l'évolution, on peut l'apprécier en mesurant par pays le « taux de couverture » (cabotage dans le pays par les transporteurs français/cabotage en France par les transporteurs de ce pays x 100).

Tableau n° 8

Taux de couverture par pays

	2001	2002	2003	2004	2005
Allemagne	23,2	20,3	14,4	13,8	6,2
Belgique	5,9	4,2	4,9	6,3	4,4
Espagne	40,5	18,5	12,2	7,9	7,4
Italie	ns	75,5	87,4	70,8	23,1
Royaume-Uni	360,6	318,4	657,7	324,2	652,2
Ensemble des pays	16,8	15,4	14,1	12,1	8,5

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

On ne dispose pas de chiffres plus récents, mais on peut craindre que la situation ne se soit encore dégradée en 2005 et 2006.

2. Les causes secondaires du déclin du pavillon français

Ces pertes de parts de marché, en transport international et en cabotage, ont des causes nombreuses mais peu de travaux réalisés permettent d'en mesurer l'importance relative. On peut distinguer, parmi les causes plus citées, celles

qui traduisent un manque de compétitivité des transporteurs français (plus précisément une détérioration de leur compétitivité) et les autres. Commençons par ces dernières.

Il est probable que l'évolution de la structure des échanges de biens de la France avec les principaux pays européens, traduisant elle-même l'évolution des structures industrielles de notre pays ainsi que le déséquilibre croissant de ses échanges avec ces partenaires commerciaux, a contribué à la baisse des parts de marché des transporteurs français. Il serait souhaitable de pouvoir en mesurer les effets¹. Cependant, l'influence de ce facteur est vraisemblablement modeste au regard des changements intervenus dans la part de marché des transporteurs français.

Il est également vraisemblable que la faible compétitivité des ports français joue un rôle. Le « détournement » par des ports étrangers (Anvers, Rotterdam) de conteneurs expédiés de France ou lui étant destinés handicape les transporteurs français au profit de ceux des pays où se trouvent ces ports. Les travaux manquent pour mesurer l'importance de ces « détournements » et donc l'influence de ce facteur. Mais la faiblesse des ports français est structurelle et elle s'est probablement aggravée depuis quelques années. Toutefois ce phénomène ne peut expliquer à lui seul l'importance de l'évolution de la perte de parts de marché du pavillon français.

Les transporteurs français citent également volontiers la différence de comportement entre les chargeurs français et ceux d'autres pays. Ces derniers feraient davantage preuve de « nationalisme », privilégiant les transporteurs locaux, alors que les chargeurs français choisiraient leurs transporteurs sans « faire de sentiment », sur la seule base du coût. Cet argument est peut-être fondé. Mais si cette différence de comportement existe, elle n'est pas nouvelle et ne saurait expliquer l'évolution récente et rapide de la perte de parts de marché des transporteurs français.

Force est de se tourner vers les causes qui relèvent de la compétitivité des transporteurs français. Là encore, les travaux sont peu nombreux. Les organisations professionnelles mettent en avant différents facteurs, la fiscalité, la limite à 40 tonnes du PTAC, l'inégalité de traitement, selon les pays, en matière de contrôle et de sanctions et évidemment le « social ».

Nous avons déjà évoqué la fiscalité pesant sur les transporteurs français et nous n'y reviendrons pas, sauf pour rappeler que la TIPP est plus élevée en France que dans certains pays voisins et que sur 25 pays membres de l'Union européenne, la France se classe au 5^e rang pour le prix du gazole hors TVA. Le prix du carburant étant plus faible dans des pays voisins comme la Belgique, l'Espagne et le Luxembourg, les véhicules étrangers venant en France y font le plein, et la contenance de leur réservoir leur permet aisément de traverser notre pays, voire d'y caboter, sans se réapprovisionner. Il y a là sans doute un handicap de compétitivité pour les transporteurs français – encore qu'ils n'hésitent pas, eux aussi, à s'approvisionner au Luxembourg ou en Espagne – mais il ne faut pas en surestimer l'importance.

1 - On peut consulter à cet égard l'article rédigé par Patrice Salini « La petite forme du transport routier international français ».

S'agissant du poids et des dimensions des véhicules, dans certains pays voisins, le PMA (poids maximum autorisé) est supérieur aux 40 tonnes autorisées en France. Sans doute les véhicules étrangers ne peuvent circuler dans notre pays avec un poids supérieur à cette norme. Mais la probabilité que le véhicule soit pesé au cours de son déplacement en France étant faible, des entreprises chargées à l'étranger à 44 tonnes prennent sans doute le risque de dépasser le maximum autorisé, une fois la frontière franchie. On ne connaît pas la fréquence de cette pratique ; il n'est pas certain qu'elle se soit développée au cours des dernières années et qu'elle puisse donc expliquer l'évolution de la part de marché du pavillon français... d'autant que la norme de 40 tonnes n'est pas toujours respectée par les transporteurs français eux-mêmes.

S'agissant enfin des pratiques différentes, selon les pays, en matière de contrôle et de sanctions, les arguments ponctuels ne manquent pas, sans qu'on puisse, là encore, en mesurer l'impact. Il semble cependant exact, au-delà des anecdotes que les transporteurs français se plaisent à rapporter, que l'attitude des services de contrôle de certains pays envers les poids lourds étrangers (pas spécialement français !) soit assez peu équitable et ait un effet dissuasif.

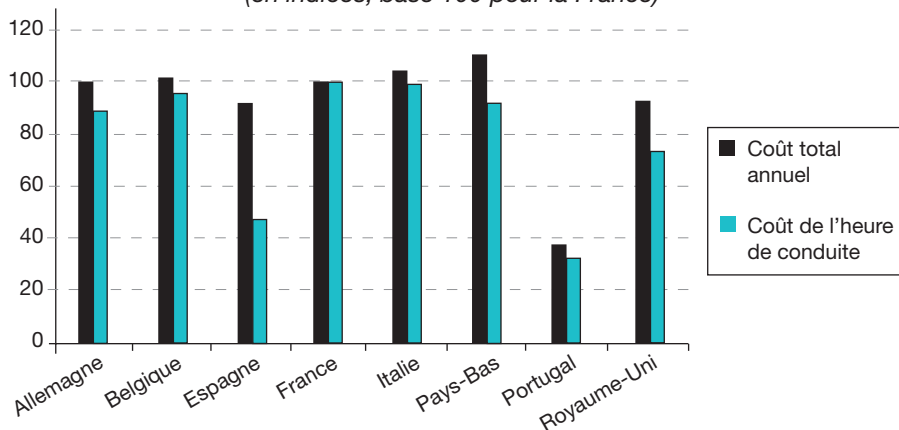
Tous ces facteurs contribuent à expliquer l'évolution des parts de marché du transport routier français à l'international et en cabotage. Ils ne jouent pourtant qu'un rôle secondaire. C'est dans le domaine du coût de l'heure de conduite qu'il faut rechercher la cause profonde de ce phénomène.

3. La cause principale : le différentiel des coûts de main-d'œuvre

En définitive, il n'y a que dans le domaine du social que des travaux peu contestables ont été réalisés, notamment celui du CNR, comparant pour l'année 2002 le coût de la charge salariale des conducteurs français avec ceux de quelques pays européens¹. Ce qui donne le graphique n° 30.

1 - « Étude du CNR sur la comparaison des coûts du personnel de conduite dans différents pays européens », étude réalisée en 2003 par le CNR en collaboration avec le bureau d'étude Prognos comparant le coût des personnels de conduite des transporteurs routiers français avec ceux de huit autres pays d'Europe occidentale.

Graphique n° 30
Coûts du personnel de conduite dans différents pays européens
(en indices, base 100 pour la France)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après le CNR

Les principales conclusions de cette étude peuvent être résumées ainsi :

- la France a le temps de conduite le plus bas ;
- les salaires sont relativement faibles car limités par le temps de travail maximum ;
- les heures sont plus vite « supplémentaires » que dans d'autres pays et elles sont chères, ce qui freine la flexibilité ;
- les charges patronales et les indemnités de déplacement sont élevées.

Ceci explique que le coût unitaire du temps de conduite en France est le plus fort des pays avec lesquels la comparaison a été faite. Malgré les limites de cette étude, on peut considérer que ses conclusions sont robustes.

On doit se demander si, depuis la transposition de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 mars 2002 « relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier », qui a fait l'objet en droit français du décret n° 2005-306 du 31 mars 2005, l'écart au détriment des transporteurs français s'est sensiblement réduit. C'est probable, mais on ignore dans quelle proportion. Il serait souhaitable que le CNR refasse à l'avenir son étude comparative, mais il est trop tôt pour mesurer l'impact des dispositions nationales adoptées dans les différents pays, d'autant que tous n'ont pas encore transposé la directive 2002/15/CE. Quant à ceux qui l'ont fait, il semble qu'en interprétant plus ou moins largement la directive, ils aient pu conserver à peu de chose près leurs pratiques antérieures.

Du point de vue juridique et s'agissant de la France, il faut rappeler que le décret n° 2005-306 du 31 mars 2005 « relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises » a été annulé par le Conseil d'État, et que les dispositions législatives tendant à en valider les dispositions ont été censurées par le Conseil constitutionnel. Un nouveau décret (n° 2007-13 du 4 janvier 2007) ayant le même objet et portant le même intitulé a été promulgué, mais il fait l'objet d'un recours de la part des organisations syndicales devant le Conseil d'État. On peut cependant faire le point de la situation en se référant à ce décret.

La comparaison entre le temps de travail des conducteurs tel qu'il est réglementé par la directive européenne 2002/15/CE et par la réglementation française (décret « Fiterman » du 27 janvier 1983, modifié par le décret 2007-13 du 4 janvier) n'est pas facile, car ces textes ne se réfèrent pas aux mêmes grandeurs. Le schéma suivant résume les dispositions concernant les « grands routiers ».

Directive 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier

Temps de travail 60 heures sur semaine isolée
ou 48 heures en moyenne calculée sur un maximum de 4 mois





Temps de travail				
Conduite	Autres tâches	Attente	Disponibilité	Pauses (coupures)
Temps de service				

Décret n° 83-40 du 27 janvier 1983, modifié par le décret n° 2007-13 du 4 janvier 2007 relatif aux modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée de travail dans les entreprises de transport routier de marchandises

Temps de service 56 heures sur une semaine isolée
ou 53 heures en moyenne par trimestre (689 heures) ou par quadrimestre (918 heures)

Source : Maurice Bernadet 2007

Les différents temps que distingue ce schéma correspondent à des positions différentes du sélecteur du chronotachygraphe :

- Conduite : 
- Autres tâches et attente : 
- Disponibilité : 
- Pauses (et plus généralement repos) : 

Définition des temps pris en compte

La directive européenne se réfère au temps de travail défini comme « toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou activités », ce qui comprend d'une part « le temps consacré à toutes les activités de transport routier (le texte précise la conduite, le chargement et le déchargement, le nettoyage et l'entretien technique) et d'autre part « les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal... notamment les périodes d'attente de chargement et de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance¹... »

1 - Ce sont ces périodes que nous avons représentées, dans le schéma ci-dessus, et par simplification, sous le nom « Attente ».

La directive précise en outre que sont exclus du temps de travail :

- les temps de pause ;
- les temps de repos ;
- les temps de disponibilité qui sont définis comme « les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux... Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le travailleur mobile, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée¹... »

La réglementation française définit bien le temps de travail comme le « temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles » et précise qu'il est égal « à l'amplitude de la journée de travail... diminuée de la durée totale des coupures et du temps consacré aux repas, à l'habillage et au casse-croûte ». (Toutefois, conformément aux dispositions du code du travail, ces derniers temps peuvent être considérés comme du temps de travail effectif sous certaines conditions.)

Mais ce n'est pas par référence au temps de travail qu'est déterminée la durée du « travail », mais par référence au temps de service, qui comprend aussi bien les temps d'activité effective (conduite et autres tâches telles que chargement, entretien du véhicule, formalités administratives, etc.) que les temps dits « à disposition ». Dans une version antérieure du décret Fiterman, ces temps étaient définis comme « périodes de simple présence, d'attente ou de disponibilité, passées au lieu de travail ou sur le véhicule et pendant lesquelles le personnel ne dispose pas librement de son temps mais reste à la disposition de l'employeur ». Ces temps correspondent donc, dans le schéma précédent, à ce que nous avons noté « Attente » et « Disponibilité ».

À la différence de la réglementation européenne, la réglementation française ne fait donc pas, pour les périodes où le conducteur est à disposition de l'employeur, de distinction entre les périodes dont la durée n'est pas connue à l'avance (Attente) et celles dont la durée est connue (Disponibilité) : toutes deux font partie du temps de service. La notion de temps de service est donc plus large que la notion européenne de temps de travail et comprend en outre les temps de disponibilité.

Les maximums à respecter

Pour la réglementation européenne, la durée maximale hebdomadaire (sur une semaine isolée) est de 60 heures ; la durée moyenne, calculée sur une période de 4 mois ne doit pas dépasser 48 heures. Pour la réglementation française, le temps maximum de service des personnels roulants « grands routiers » est fixé à 56 heures sur une semaine isolée. La durée moyenne, calculée sur une période de 3 mois, est de 43 heures par semaine (35 + 8 d'équivalence), soit 559 heures par trimestre. La période de calcul peut être portée à 4 mois (quadrimestre) par

1 - Périodes inscrites sous le mot « Disponibilité » dans le schéma précédent.

convention ou accord collectif national, d'entreprise ou d'établissement. Dans ce cas, les 43 heures hebdomadaires correspondent à 918 heures. Mais le décret du 4 janvier 2007 précise que ces maximums ne peuvent être atteints que « dans la limite de 48 heures ou 624 heures par trimestre ou 830 heures par quadrimestre, au sens de la définition du temps de travail que donne l'article 3 de la directive 2002/15/CE du 11 mars 2002 ».

Comparaison des deux réglementations

Si l'on raisonne sur les moyennes mensuelles, on constate que la moyenne des temps de service (53 heures) est supérieure à celle du temps de travail tel que défini dans la directive européenne (48 heures). Les transporteurs français ne peuvent atteindre le maximum qu'autorise la réglementation européenne que si la différence entre le temps de travail (au sens européen du terme) et le temps de service ne dépasse pas 5 heures. Cette différence est constituée des temps de « disponibilité » tels que définis dans la directive 2002/15/CE. Il n'est pas évident de savoir si cette condition est usuellement satisfaite. Tout au plus peut-on penser qu'il y a plus de chances qu'elle soit satisfaite en transport de longue distance – notamment en transport international – qu'en transport de courte distance où les arrêts sont plus fréquents et où les temps de disponibilité peuvent être plus nombreux.

Si l'on raisonne sur les maximums sur une semaine isolée, on constate que, bien que la définition du temps de service soit plus large que la définition européenne du temps de travail, le maximum du temps de service (56 heures) est plus faible que le maximum du temps de travail (60 heures). Si le temps de disponibilité est effectivement de 5 heures, un temps de service à 56 heures laisserait 51 heures de temps de travail, à comparer aux 60 heures qu'autorise la réglementation européenne. Il est donc clair que la réglementation française contraint davantage la durée du travail sur une semaine isolée, et qu'elle offre moins de souplesse.

Le décret 2007-13 rappelle que le fait, pour les transporteurs français, de respecter la réglementation nationale sur le temps de service (60 heures sur une semaine isolée et 53 heures en moyenne) ne les dispense pas de respecter la réglementation européenne sur le temps de travail. Ce qui oblige (ou obligerait) les transporteurs français à vérifier simultanément le temps de service et le temps de travail ou, ce qui revient au même, à comptabiliser le temps de service d'une part et les temps de disponibilité (carré barré) d'autre part pour vérifier que ceux-ci sont bien au moins égaux à 5 heures. D'où un coût de gestion supplémentaire...

À ces différences réglementaires, on peut ajouter quelques considérations d'ordre plus « pratique » :

- en France, les pouvoirs publics et les agents chargés du contrôle veillent à ce que les temps de « disponibilité » soient bien enregistrés par le positionnement du sélecteur du chronotachygraphe sur la position « carré barré ». Ils veillent aussi à ce que le sélecteur soit bien positionné sur « Autres tâches » dans les périodes d'attente dont la durée n'est pas connue, et le vérifient dans les files d'attente des camions à la porte des entrepôts ;

- dans les autres pays européens, il semble au contraire que le « carré barré » ne soit pas utilisé. En fait, les conducteurs ne connaissent, pour les temps autres que la conduite et les « autres tâches », que la position « repos ». Ce qui signifie que le sélecteur du chronotachygraphe est positionné en repos non seulement pour les temps de disponibilité mais aussi pour les temps d'attente dont la durée n'est pas connue à l'avance. Cette pratique n'est pas conforme à la réglementation européenne puisque l'attente devrait faire partie du temps de travail en étant comptabilisée en « Autres tâches ». Elle semble cependant généralisée en Allemagne, en Espagne... Et les agents du contrôle ne pratiquent pas de vérification à cet égard, car ils ne peuvent pas intervenir en dehors de la voie publique.

Enfin, rappelons que le décret Fiterman fait obligation de fonder l'établissement de la feuille de paie sur les temps constatés par le chronotachygraphe, alors que dans les autres pays européens, il n'y a pas de relation automatique entre les deux.

4. La recherche de gains de productivité

Les causes de la baisse de parts de marché des transporteurs routiers français n'appellent pas toutes des correctifs. Il est des cas où il paraît difficile de prendre des mesures d'efficacité directe et rapide. Toutefois, pour répondre aux causes secondaires que nous avons relevées, des dispositions peuvent être envisagées dans deux cas.

En matière de fiscalité, nous avons noté qu'en raison du différentiel de TIPP entre la France et certains pays voisins, les véhicules étrangers n'achètent pas leur gazole dans notre pays. Ce qui signifie qu'ils ne payent pas le coût d'usage des infrastructures qu'ils empruntent. On peut imaginer, pour réduire cette anomalie, de modifier la structure de la fiscalité. Il serait en effet possible, et sans doute souhaitable, de mettre en place sur l'ensemble du réseau de routes et autoroutes une tarification d'usage des infrastructures s'inspirant du modèle allemand de la LKW-Maut que paieraient tous les usagers du réseau. Pour les transporteurs français, le surcroît de charges pourrait être compensé par un allègement de la fiscalité sur d'autres impôts et taxes : la TIPP, la taxe à l'essieu, la taxe professionnelle... Un tel dispositif permettrait de répartir plus équitablement entre véhicules français et véhicules étrangers une charge globale de niveau inchangé. Même si, dans le cadre du « Grenelle de l'environnement », la décision est prise d'accroître cette charge globale, la préoccupation d'un meilleur équilibre entre ce que payent les véhicules français et ce que payent les véhicules étrangers circulant en France doit inspirer les mesures à prendre.

Nous avons également cité comme cause secondaire de la baisse de compétitivité des transporteurs français, la pratique, par certains véhicules étrangers, de façon peut-être plus régulière que par les transporteurs français, de surcharges par rapport aux 40 tonnes autorisées en France. Ce qui pose le problème, sur lequel nous reviendrons, de l'insuffisance des contrôles en matière de respect du PTAC et accessoirement de la charge à l'essieu.

De façon plus générale, la question de la modification du poids autorisé en charge dans notre pays se pose. Question difficile, mais sur laquelle on dispose déjà de quelques analyses. Des travaux du CNR éclairent la question : une étude, qui vient d'être actualisée¹, montre que si le passage aux 44 tonnes n'intéresse qu'une fraction relativement faible du marché (11,6 % du trafic total des poids lourds sous pavillon français), il permettrait d'« économiser » 314 millions de km sur les véhicules français en transport intérieur (national + partie nationale du transport international) et 65 millions de km au titre de la circulation des véhicules étrangers sur le territoire français, soit un total de 379 millions de km. Le gain de productivité s'élèverait, pour ces trafics, à environ 10 %. Cette étude s'intéresse également à la conséquence de ce passage éventuel aux 44 tonnes sur le partage modal entre la route et le fer, la route et le transport combiné, sur la compétitivité de transporteurs français. Elle conclut sur ce point que « en retenant les hypothèses favorables et bien que les essais de simulations soient aléatoires, les transporteurs français pourraient regagner 2 à 4 points de part de marché grâce au passage à 44 tonnes ou tout au moins enrayer le mouvement de dégradation accélérée observé ces quatre dernières années ». L'impact sur les émissions de gaz à effet de serre est positif. Ce dernier résultat est contesté par l'ADEME, mais un travail du SESP confirme plutôt les calculs du CNR.

Le CNR a réalisé une autre étude concernant la campagne de 2006 du transport de betteraves dans trois régions où, à titre expérimental, l'emploi du 44 tonnes a été autorisé. Il en serait résulté un gain en nombre de véhicules et en kilométrage de 7 % en Champagne-Ardenne, de 4 % en Picardie et de 6 % en Normandie, avec des conséquences évidemment positives sur la productivité pour les transporteurs et les émissions de gaz à effet de serre pour la collectivité.

Ces études n'épuisent pas le sujet, fort complexe, notamment parce qu'il est difficile de mesurer l'impact d'une telle mesure sur l'activité des modes alternatifs à la route. Mais leurs résultats d'une part, et le fait que les exceptions à la norme du 40 tonnes se soient multipliées, rendant la réglementation peu lisible, d'autre part, justifient que la question de la généralisation du 44 tonnes ne soit pas obliérée, mais fasse au contraire l'objet d'études objectives approfondies. De même, on ne peut repousser par principe l'idée d'étudier la question du « 60 tonnes », ce que font certains pays étrangers (dont l'Allemagne).

Mais si le différentiel social explique l'essentiel de la perte de compétitivité du transport routier français – et toutes les informations disponibles confirment cette hypothèse –, une amélioration significative de la situation ne peut résulter que de dispositions permettant d'alléger les coûts de la main-d'œuvre et *in fine*, le coût de l'heure de conduite.

La loi en faveur du travail, de l'emploi et du pouvoir d'achat (TEPA), adoptée par le Parlement le 1^{er} août 2007 et publiée au Journal officiel le 22 août, organisant une exonération fiscale des heures supplémentaires à partir du 1^{er} octobre, n'est pas

1 - « Les conséquences économiques d'un éventuel passage aux 44 tonnes », CNR, juin 2004. Ce document est disponible sur le site Internet du CNR (www.cnr.fr).

de nature à réduire sensiblement le différentiel constaté. Sans doute le transport routier bénéficie-t-il, comme les autres secteurs d'activité, de cet allègement de charges. Mais s'agissant du transport routier de marchandises, un problème spécifique se pose. En effet, les heures sont « supplémentaires », officiellement, au-delà du temps de travail qui inclut les heures d'équivalence, c'est-à-dire, pour les « grands routiers », au-delà de 43 heures. C'est donc à partir de la 44^e heure que les heures sont supplémentaires et donc que la défiscalisation s'applique. Or, lors de la mise en place des 35 heures, par un accord entre les partenaires sociaux, les organisations professionnelles du transport routier ont accepté que les heures soient payées à un taux majoré à partir de la 36^e heure. Mais la défiscalisation ne s'applique pas aux heures comprises entre la 36^e et la 44^e.

Le dispositif français relatif au temps de travail, ou plus exactement au temps de service, est une construction complexe, fruit d'une histoire à épisodes multiples dont le dernier avatar avait pour objet de permettre l'application des 35 heures aux conducteurs du transport routier, tout en limitant les conséquences grâce à l'introduction des heures d'équivalence. Celles-ci, en posant que 35 heures de travail équivalent à 39 heures de temps de service pour les conducteurs régionaux et à 43 heures pour les conducteurs « grands routiers » ont, ou plus exactement auraient pu avoir, deux effets : repousser à ces valeurs le seuil à partir duquel les heures sont payées au taux majoré des heures supplémentaires ; repousser à ces valeurs le seuil à partir duquel intervient le repos compensateur. Mais les organisations professionnelles ayant accepté de payer au tarif des heures supplémentaires les heures d'équivalence, le premier effet a été annulé. Reste le second qui n'est pas négligeable pour les entreprises puisque le surcoût des repos compensateurs lorsque le seuil est dépassé est extrêmement élevé. Ce qui explique que les entreprises évitent de franchir ce seuil !

Un des inconvénients de ce dispositif est, comme nous l'avons noté, de limiter à un niveau beaucoup plus faible que ce qu'autorise la réglementation européenne la durée du travail – et donc la durée de conduite – sur une semaine isolée. Il s'agit d'un handicap non négligeable dans une activité soumise à de fortes fluctuations dans le temps. On pourrait sur ce point modifier la réglementation française et autoriser un temps de service qui permette un temps de travail, au sens de la réglementation européenne, de 60 heures. L'impact sur le coût de la main-d'œuvre resterait cependant limité.

En fait, il paraît clair que si l'on veut réduire de façon significative le différentiel de coût de l'heure de conduite entre les transporteurs français et leurs concurrents étrangers, il faut renoncer au dispositif national original pour aligner (ou du moins rapprocher) la définition du temps de travail, et les seuils qui en résultent, sur la règle européenne. C'est sans doute le prix à payer pour donner aux transporteurs routiers français un moyen de défendre leur part de marché. Il est évident cependant qu'une telle modification ne peut résulter d'un simple accord entre les partenaires sociaux, les organisations syndicales ne pouvant accepter ce qu'elles considéreraient comme une régression sociale et une mise en cause des 35 heures.

5. Le cabotage

S'agissant du cabotage, son développement en France est la conséquence directe de la baisse de compétitivité du pavillon français et de sa perte de parts de marché à l'international. La présence croissante des poids lourds étrangers assurant des trafics sur importations voire sur exportations sur le territoire national entraîne leur présence sur le marché national au titre du cabotage.

Toutefois, le cabotage a sans doute des significations économiques diverses¹. Il peut s'agir du cabotage « consécutif » qui permet à un transporteur étranger, dont le véhicule est disponible après un transport international, d'éviter un retour à vide en prenant un chargement dont la livraison le rapproche de ses frontières et de sa base. C'est pour autoriser ce type d'opérations que le cabotage a été libéralisé. Le cabotage « consécutif » est par nature temporaire.

Une autre forme de cabotage consiste, pour des transporteurs étrangers bénéficiant de distorsions de concurrence et de coûts inférieurs à ceux des transporteurs locaux, à exploiter le marché national avec des véhicules durablement présents sur ce territoire. Patrice Salini leur donne le nom bien adapté de « campeurs ». On parlait dans les années 1990, en l'opposant au cabotage « consécutif », de cabotage « général ».

Patrice Salini identifie une troisième forme de cabotage qu'il appelle la délocalisation transfrontière et qui consiste pour un transporteur à s'installer dans un pays dont les conditions fiscales ou sociales sont avantageuses pour caboter dans les pays voisins. Si le marché exploité est proche des frontières, les véhicules ne séjournent pas durablement dans le pays caboté.

Les statistiques disponibles ne permettent pas de mesurer la part des différentes formes de cabotage. Mais le règlement communautaire² dispose dans son article premier que « tout transporteur de marchandises par route pour compte d'autrui qui est titulaire de la licence communautaire prévue au règlement (CEE) n° 881/92 est admis, aux conditions fixées dans le présent règlement, à effectuer, à titre temporaire, des transports nationaux de marchandises par route pour compte d'autrui dans un autre État membre, ci-après dénommés respectivement "transports de cabotage" et "État membre d'accueil", sans y disposer d'un siège ou d'un autre établissement ». L'expression « à titre temporaire » semble exclure la pratique du « camping » qui suscite de vives critiques de la part des organisations professionnelles des pays les plus cabotés et des gouvernements de ces pays. La protection de leur marché contre les pratiques du cabotage « non temporaire » a suscité de la part de plusieurs gouvernements des mesures restrictives.

1 - Cf. note de Patrice Salini, « Cabotage : la méprise », du 28 septembre 2007.

2 - Règlement (CEE) n° 3118/93 du Conseil du 25 octobre 1993, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises par route dans un État membre.

S'agissant de la France, la situation juridique est complexe. La loi du 2 août 2005 décide d'appliquer au cabotage les dispositions qu'elle définit en matière de détachement transnational des travailleurs, de sorte que les conducteurs d'entreprises effectuant du cabotage en France seraient soumis aux mêmes règles, en matière salariale, qu'il s'agisse des dispositions légales ou des dispositions conventionnelles, et en matière de sécurité sociale que les conducteurs des entreprises françaises. Ce principe a été traduit par le décret n° 2007-1739 du 11 décembre¹, publié au Journal officiel le 13. Sa section 4 concerne plus précisément les salariés effectuant des opérations de cabotage et impose aux entreprises étrangères d'adresser à l'inspecteur général du travail des transports, avant le début de toute prestation, une déclaration indiquant « l'objet, la durée prévisible et le lieu de réalisation de la mission » et comportant « la date de début des prestations de cabotage, leur durée prévisible, les lieux de chargement et de déchargement des différents lots de marchandises transportées... et le numéro d'immatriculation ... du véhicule utilisé pour la réalisation de ces prestations ». Cela signifie qu'un transporteur étranger envisageant de caboter en France doit avoir, à l'avance, prospecté le marché et conclu des contrats avec ses chargeurs de façon à pouvoir décrire, dans la déclaration préalable, l'ensemble des opérations qu'il souhaite exécuter. Il ne peut pas, même dans le cas d'un retour après un déplacement international (cabotage consécutif), saisir une occasion qui viendrait à se présenter. On peut avoir de sérieux doutes sur la compatibilité de ce décret avec les règles européennes en matière de concurrence, car il pose des obligations qui, à l'évidence, constituent des obstacles non tarifaires à la concurrence, et interdit, ou du moins rend excessivement difficile, toute opération de cabotage en France. On peut également s'interroger sur la capacité de l'administration à contrôler son respect...

La question de la réglementation du caractère « provisoire » du cabotage est également complexe puisque la circulaire du 22 janvier 2002, puis le décret du 11 octobre 2004 ont été annulés ou suspendus dans leur application par le Conseil d'État. La loi du 2 août 2005 dispose qu'« un véhicule utilisé par une entreprise de transport de marchandises non résidente ... ne peut demeurer sur ce territoire plus de trente jours consécutifs, ni plus de quarante-cinq jours sur une période de douze mois ». Là encore, le décret d'application n'a pas été pris, mais il est en préparation. Il prévoit un contrôle fondé sur un carnet de cabotage permettant d'assurer un suivi du dispositif. On peut avoir de sérieux doutes sur la possibilité de contrôler et de faire respecter de telles dispositions.

Sous la pression de plusieurs pays dont la France, la Commission a formulé de nouvelles propositions² dans son « paquet routier » rendu public le 23 mai 2007. Le cabotage serait autorisé s'il est consécutif à un transport international, dans la limite de trois opérations à effectuer dans un délai de sept jours, avec l'obligation, pour permettre le contrôle, de conserver dans les véhicules des documents tels que les lettres de voiture indiquant la date et le lieu des arrivées et du départ.

1 - Décret n° 2007-1739 du 11 décembre 2007 relatif au détachement transnational de travailleurs et modifiant le code du travail.

2 - Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route (COM 2007-265 du 23 mai 2007).

Il est très probable que l'adoption de ce règlement n'interviendra pas avant deux ou trois ans, alors même que l'on peut redouter une augmentation notable et rapide du cabotage en France. Si l'on admet qu'il est urgent de freiner cette croissance et d'interdire la pratique du cabotage « non temporaire », la France doit adopter sans attendre sa propre réglementation. Mais il est préférable de s'inspirer de la proposition de la Commission, en anticipant son adoption, plutôt que de rédiger un texte différent, dont nous avons souligné les difficultés d'application. L'ensemble des organisations professionnelles exprime son accord avec cette proposition.

Chapitre 4

L'emploi

1

1. L'emploi dans le transport et la logistique

La mesure de l'emploi renvoie à plusieurs dispositifs statistiques dont les définitions ou les modalités d'observation diffèrent¹. En conséquence, les chiffres obtenus présentent des écarts parfois importants. Par ailleurs, si la mesure des effectifs des entreprises travaillant pour compte d'autrui et relevant des secteurs 602M, 602L, etc., est relativement aisée, il n'en va pas de même pour les emplois relevant des métiers du transport ou de la logistique mais situés dans des entreprises issues de branches très diverses qui assurent du transport ou de la logistique pour leur propre compte.

S'agissant des établissements relevant du transport, les statistiques les plus fiables et les plus précises sont celles de l'UNEDIC, qui présentent cependant deux limites : elles ne concernent que les emplois salariés et, dans les statistiques trimestrielles, que les établissements de 10 salariés au moins. Pour le « transport routier de marchandises élargi » (602L, 602M, 602P et 634A²) les chiffres (provisoires) au 31 décembre 2006 sont indiqués dans le tableau n° 9.

Tableau n° 9
Emplois salariés dans le secteur du transport routier de marchandises

602L	602M	602P	634A	Total
110 800	198 600	19 400	47 600	377 400

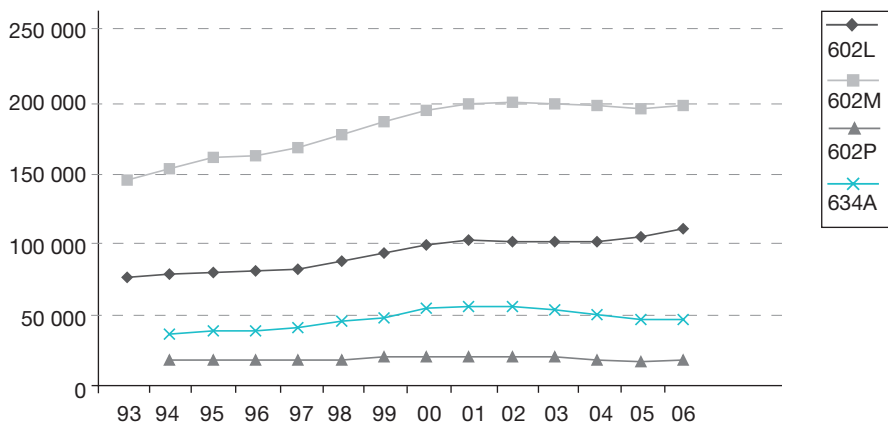
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Plus importante, pour notre propos, est l'évolution de ces chiffres au cours des dernières années, que l'on peut visualiser par les graphiques n° 31 et n° 32.

1 - Cf. annexe 15, « Évolution de l'emploi dans le secteur du TRM ».

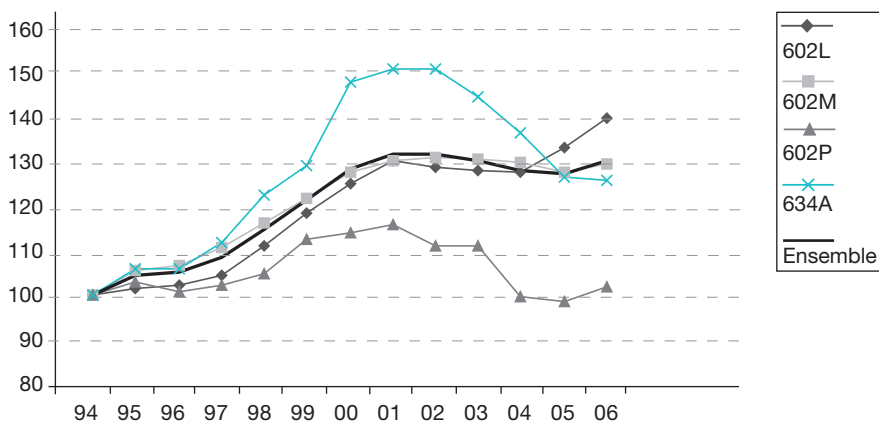
2 - Rappel : 602L représente le transport routier de marchandises de proximité, 602M le transport routier de marchandises interurbain, 602P la location de véhicule avec conducteur et 634A la messagerie et le fret express.

Graphique n° 31
Évolution des emplois salariés



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 32
Évolution des emplois salariés
(en indice base 100 en 1994)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Si l'on raisonne sur l'ensemble des emplois du secteur (courbe en indice du graphique n° 32), on constate qu'à la forte croissance de la deuxième moitié des années 1990 qui s'est prolongée jusqu'en 2001 a succédé un déclin (en indice base 100 en 1994, les effectifs atteignaient le niveau 131,5 en 2001, mais 126,9 en 2005), suivi d'une légère reprise en 2006. L'interruption de la croissance correspond assez exactement à la stabilisation de la part du transport pour compte propre, jusqu'alors déclinant, dans l'activité mesurée en tonnes-kilomètres du transport routier. On peut penser que la croissance de l'emploi chez les prestataires de transport dans les années 1990 avait pour origine, au moins

partiellement, la tendance à l'externalisation, le passage de l'activité du compte propre au compte d'autrui. Cette croissance était sans doute la conséquence d'un transfert d'emplois plus que l'effet de créations nettes.

Cette remarque relativise le constat que nous avons fait d'un retournement de la courbe des effectifs. Mais si la croissance nette des effectifs salariés dans la période antérieure à 2001 était plus faible que ce que le graphique fait apparaître, il n'en reste pas moins que depuis cette date les effectifs tendent à baisser, sans qu'on puisse l'expliquer par une reprise de l'activité du compte propre.

Selon les secteurs d'activité, les évolutions peuvent être différentes : les deux courbes concernant les branches 602L (transport routier de marchandises de proximité) et 602M (transport routier de marchandises interurbain) sont proches, bien que la première connaisse un renouveau de croissance dès 2005, se prolongeant en 2006. On note que la croissance de la location est nettement plus faible que celle de l'ensemble du secteur dans les années 1990 (niveau maximum atteint en 2001, en indice base 100 en 1994, 115,6) et le déclin postérieur plus prononcé, de sorte que les effectifs salariés sont depuis 2004 sensiblement identiques à ce qu'ils étaient douze ans auparavant. Mais le plus étonnant est l'évolution des effectifs dans la branche de la messagerie (634A). Sans doute n'est-on pas surpris que la croissance dans les années 1990 soit beaucoup plus forte que dans les autres branches (indice 150 en 2001 et 2002). En revanche, la baisse très rapide des effectifs entre 2002 et 2005 (- 9 100 emplois, soit une baisse de 16 %) étonne, car elle ne correspond pas à ce qu'on sait par ailleurs de l'activité de cette branche en plein développement. Mais nous avons déjà rencontré le même problème concernant l'évolution du nombre des entreprises de messagerie et nous en avons fourni l'explication : des groupes importants classés en 634A ont changé de code APE et sont passés en code 634C, une évolution qui témoigne de l'internationalisation accrue des activités de messagerie et messagerie express.

Les statistiques de l'enquête annuelle d'entreprise (EAE) permettent d'estimer les effectifs des non-salariés. Pour le « TRM élargi », en 2005 ils représentent 25 557 personnes¹, principalement dans les branches 602L (15 421) et 602M (8 596). La même source donne les effectifs salariés et non salariés des entreprises relevant des codes APE 634B (affrètement) et 634C (organisation des transports internationaux). En 2004, ils sont respectivement de 13 800 et 47 400. Mais les premiers sont stables depuis 2001, alors que les seconds sont en forte croissance (+ 5 700 en trois ans). Là encore, le classement des entreprises en fonction de leur activité principale peut changer, ce qui oblige à interpréter ces chiffres avec prudence. Enfin, s'agissant des entreprises d'entreposage non frigorifique, les effectifs salariés et non salariés dépassent 42 000 personnes en 2004.

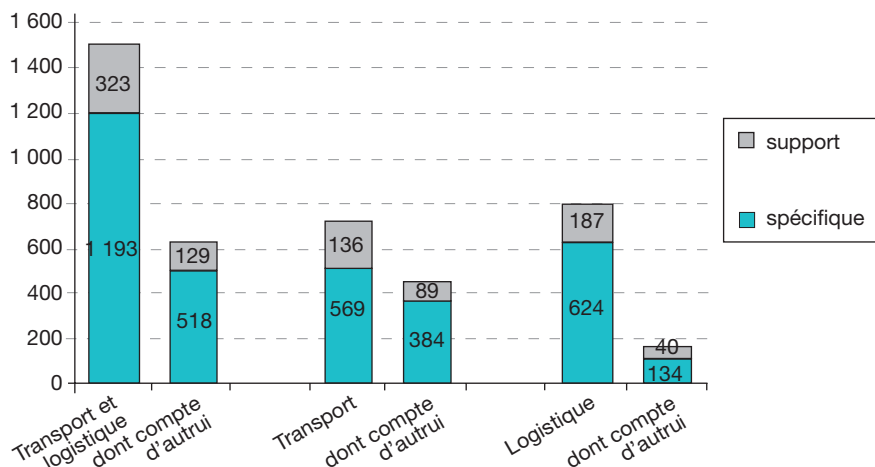
La connaissance des emplois dans les métiers du transport et de la logistique au sein des entreprises ne relevant pas de ces secteurs est plus délicate. Une étude récente du SESP² s'appuyant sur les chiffres des déclarations annuelles de données sociales (DADS) apporte des informations essentielles concernant l'ensemble de ces métiers, « partout où ils se trouvent ». Ainsi, en 2004, « les

1 - Cf. Bilan social annuel du TRM, décembre 2007 (annexe 2.5).

2 - Cf. « L'emploi dans la fonction logistique en France », *SESP en bref*, n° 16, mars 2007.

fonctions transport et logistique, présentes dans de nombreux secteurs de l'économie, emploient 1,5 million de personnes : 700 000 dans les métiers du transport et 800 000 dans ceux de la logistique ». Plus précisément, le détail de l'étude montre que les métiers spécifiques du transport de marchandises et de la logistique emploient 1,2 million de personnes également réparties entre les deux professions, auxquelles s'ajoutent des emplois « support », non spécifiques, plus nombreux dans les activités logistiques que dans le transport. De sorte qu'au total on compte 705 000 personnes dans le transport et 811 000 dans la logistique. Ce qui donne le graphique n° 33.

Graphique n° 33
Les métiers du transport et de la logistique
(en milliers)



Source : INSEE-DADS 2004, EAE Transport 2004, données de La Poste et estimations MTETM/SESP

Si, dans le transport, les emplois du compte d'autrui sont plus nombreux que les emplois du compte propre (les prestataires représentent 67 % des effectifs totaux), la relation est inverse en logistique où les prestataires pour compte d'autrui n'emploient que 21 % des effectifs totaux. Ce constat doit être rapproché de l'idée assez largement admise selon laquelle l'externalisation en transport a probablement atteint sa limite, alors que c'est loin d'être le cas en logistique.

2. Les caractéristiques du marché de l'emploi

Le SESP a réalisé une étude en dépouillant la base NOSTRA (DARES) des statistiques d'offres et de demandes d'emplois déposées auprès de l'ANPE, qui révèle plusieurs caractéristiques intéressantes dans le domaine de l'emploi :

a) Les offres d'emploi dans le domaine du transport et de la logistique concernent principalement les quatre métiers suivants : chauffeur-livreur, conducteur routier de TRM, manipulateur de charges, agent de stockage.

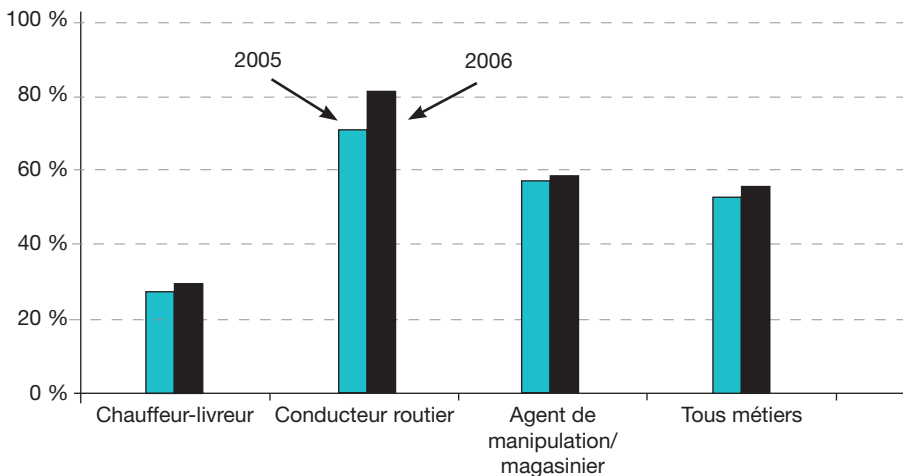
Tableau n° 10
Offres d'emploi dans le secteur du transport et de la logistique

	2005	2006	Évolution en %
Chauffeur-livreur	29 471	31 509	6,9
Conducteur routier TRM	58 309	62 697	7,5
Manipulateur de charges	47 565	45 859	- 3,6
Agent de stockage	61 580	63 224	2,7
Total	196 925	203 289	3,2
Transport-logistique	250 508	259 500	3,6

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

b) L'indicateur de tension est le plus élevé pour le métier de conducteur-routier :

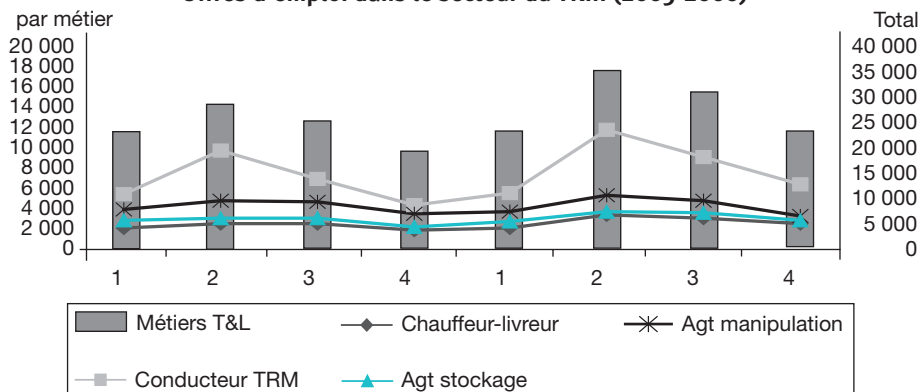
Graphique n° 34
Indicateur de tension dans le TRM



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

c) Les offres d'emploi dans ce domaine sont soumises à de fortes variations saisonnières :

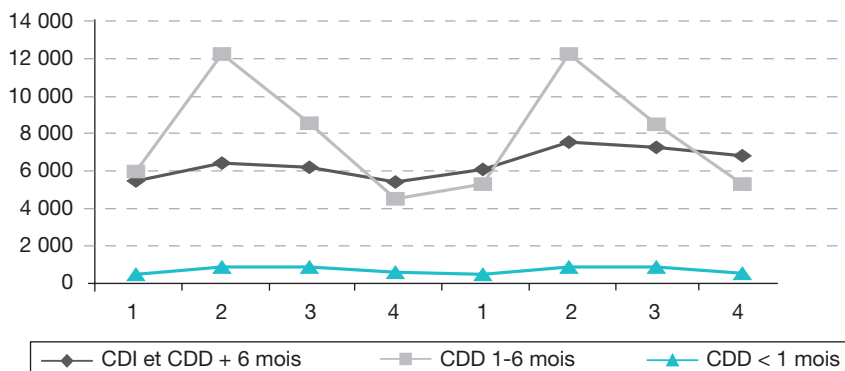
Graphique n° 35
Offres d'emploi dans le secteur du TRM (2005-2006)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

d) Le graphique n° 36 montre de plus qu'à certaines périodes de l'année, le recrutement de conducteurs routiers s'effectue majoritairement sous forme de CDD :

Graphique n° 36
Offres enregistrées selon le type de contrat proposé



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Enfin, le tableau n° 11, qui présente l'ancienneté des offres d'emploi pour les conducteurs routiers dans plusieurs régions, montre que la situation de l'emploi est géographiquement extrêmement différente. L'année 2006 a vu une augmentation significative de la durée de recrutement d'un conducteur routier, ce qui se traduit par un quasi-doublement en Haute-Normandie et en Limousin et par le fait qu'au 31 décembre 2006, 25 % des offres en Île-de-France avaient plus de 68 jours... Autrement dit, la reprise de l'activité du transport routier de marchandises en 2006 a généré une tension sur le recrutement qui a pu être assimilée par certains

à une pénurie de demande et qui peut expliquer le souhait de recourir à des conducteurs étrangers pour assurer certains transports... Compte tenu de ce dernier tableau, on peut également se demander si cette difficulté de recrutement n'a pas freiné la croissance du transport routier de marchandises en 2006...

Tableau n° 11
Ancienneté des offres d'emploi pour conducteur routier
(en jours)

	Au 31/12/2005		Au 31/12/2006	
	Médiane	Q3	Médiane	Q3
Île-de-France	29	61	38	68
Centre	54	96	38	74
Nord - Pas-de-Calais	33	71	38	73
Rhône-Alpes	26	54	44	75
PACA	33	73	34	65
Limousin	33	73	78	131
Haute-Normandie	31	86	53	177
France entière	32	67	39	72

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Cette étude contribue à éclairer la question, controversée, de l'existence ou non d'une pénurie de conducteurs. Les arguments en faveur d'une réponse positive à cette question – qui rejoint celle de la disparition de la « surcapacité » – ne manquent pas. Selon l'opinion dominante dans les milieux professionnels, il est excessif de parler d'une pénurie, mais incontestablement des difficultés de recrutement se sont fait jour dans certaines régions en 2006. L'opinion prévaut cependant qu'il s'agit d'un phénomène conjoncturel. Pour l'avenir, l'inquiétude est la règle car malgré les améliorations incontestables en termes de conditions d'exercice de la profession et de rémunération intervenues depuis dix ans, le métier attire de moins en moins de jeunes, et particulièrement de bons éléments. La France ne semble pas à cet égard dans une situation particulièrement défavorable puisque dans d'autres pays – y compris en Europe centrale et orientale – le problème se pose avec peut-être plus d'acuité.

3. La fonction d'emploi

Il n'a pas été possible de conduire à terme des travaux économétriques permettant de relier l'emploi à différents facteurs. Ces travaux sont délicats, notamment parce qu'il faut sélectionner, parmi les séries disponibles, les indicateurs les plus pertinents. À titre indicatif, on a mis en relation d'une part l'emploi dans les établissements de transport de proximité (602L), les transports interurbains (602M) et la location de véhicules (602P), tel que

mesuré par les chiffres de l'UNEDIC (qui ne concernent que les emplois salariés), et d'autre part :

- le produit intérieur brut, à prix constant ;
- le tonnage kilométrique du pavillon français pour compte d'autrui en transport intérieur (transport national et partie française des trajets internationaux) des véhicules de plus de 3,5 tonnes (série du *Mémento de statistiques des transports*) ;
- le tonnage kilométrique du pavillon français (compte propre et compte d'autrui confondus, véhicules de toute taille) en transport intérieur (série des Comptes des transports de la Nation) ;
- la partie de l'indice de production de services de transport (IPST)¹ correspondant à l'activité des entreprises françaises de transport routier de marchandises pour compte d'autrui (moyennes annuelles), sur la période 1994-2006, ou sur une période raccourcie en l'absence de séries homogènes.

Comme l'allure générale de ces séries est croissante, il est normal que le coefficient de corrélation soit dans tous les cas important (compris entre 0,95 et 0,98). Si l'on raisonne sur les variations annuelles, on obtient les coefficients suivants :

- emploi par rapport au PIB, de 1995 à 2006 : 0,77 ;
- emploi par rapport aux tonnes-kilomètres (chiffres du *Mémento*), de 1995 à 2004 : 0,30 ;
- emploi par rapport aux tonnes-kilomètres (chiffres des CTN), de 1995 à 2005 : 0,53 ;
- emploi par rapport à l'IPST, de 1996 à 2005 : 0,68.

Ces résultats sont assez étonnants, puisque la meilleure corrélation est obtenue avec le PIB, alors que cet indicateur est le plus général et le plus éloigné de l'emploi dans le transport routier de marchandises. On peut également rapporter le tonnage kilométrique ou la valeur de l'indice IPST à l'emploi pour obtenir un indice de productivité. On obtient :

- tonnage kilométrique du *Mémento*, indice base 100 en 1994, 140,8 en 2004 ;
- tonnage kilométrique des Comptes des transports de la Nation, indice base 100 en 1994, 101,2 en 2005 ;
- IPST, indice base 100 en 1995, 103,6 en 2006.

Ces résultats paraissent également assez étonnants par leur diversité et montrent que ces calculs doivent être pris avec précaution. En effet, le choix des séries est essentiel et délicat tant en ce qui concerne la mesure de l'emploi que celle de l'activité du transport routier de marchandises. Nous avons retenu les chiffres de l'UNEDIC mais ils ne prennent en compte que les salariés. Nous avons pris les chiffres du transport routier au sens strict (602L, M et P) mais on pourrait

1 - L'IPST est un indice trimestriel dont le champ couvre l'ensemble des services de transport pour compte d'autrui réalisé par les entreprises résidentes. Une de ses composantes concerne le transport routier de marchandises, elle-même décomposée en zone courte (< 150 km) national, zone longue (> 150 km) national, et international (toutes distances, y compris sur territoire étranger).

raisonner sur le transport routier « élargi », en ajoutant la messagerie. Nous avons pris en compte la totalité des emplois, mais on pourrait ne retenir que les emplois de conducteurs... De même le tonnage kilométrique de la série du *Mémento* ne porte que sur les véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC et que sur le transport intérieur ; les chiffres du tonnage kilométrique des Comptes des transports de la Nation comprennent le transport pour compte propre. On pourrait mettre en relation l'emploi avec le nombre des véhicules-kilomètres. Il faudrait également tester des relations plus sophistiquées que la simple corrélation linéaire entre l'emploi et les indicateurs d'activité, et peut-être introduire un décalage temporel entre les séries mesurant l'emploi d'une part et l'activité d'autre part, pour tenir compte de l'inertie de l'évolution des emplois...

Un travail beaucoup plus sophistiqué a été conduit par Jorge Cabrera-Delgado sous la forme d'un mémoire de Master recherche dirigé par Yves Croissant dans le cadre du Laboratoire d'économie des Transports. Intitulé « La demande de travail dans le transport routier de marchandises français », ce mémoire est fondé sur une exploitation des informations contenues dans l'EAE. Il n'a pas encore été possible d'intégrer les résultats de cette étude dans le présent rapport.

Chapitre 5

L'entrée et la sortie de la profession

1. La réglementation et la pratique actuelles

La réglementation en vigueur est encadrée par la directive 96/26/CE¹ qui fixe les conditions d'accès à la profession de transporteur de marchandises par route. Mais il ne s'agit que d'une directive codifiant des dispositions qui trouvent leur origine dans une directive plus ancienne de 1974, plusieurs fois modifiée depuis cette date. Ces conditions sont au nombre de trois et concernent l'honorabilité, la capacité financière et la capacité professionnelle. La signification de ces conditions et par conséquent leur justification peuvent faire l'objet d'interprétations diverses mais non contradictoires, notamment s'agissant de la condition financière.

Une première justification, que personne ne conteste, associe ces conditions à l'exigence de sécurité puisque le transport routier de marchandises s'effectue sur le domaine public, qu'il partage avec d'autres utilisateurs. Les trois conditions peuvent être rattachées à cette exigence, y compris la condition financière car on peut craindre qu'une entreprise ne disposant pas « des ressources financières nécessaires pour assurer la mise en marche correcte et la bonne gestion de l'entreprise » soit tentée de prendre des libertés avec les règles de sécurité qui sont contraignantes et coûteuses, et plus particulièrement de ne pas assurer l'entretien et le renouvellement de ses véhicules.

Une seconde interprétation fait référence à la nécessaire régulation du secteur qui, parce que l'ajustement de l'offre et de la demande est difficile, tend à être surcapacitaire, avec les conséquences économiques, sociales et sécuritaires qui peuvent résulter d'une concurrence « sauvage ». Cette justification est explicitement évoquée dans la directive 96/26/CE qui, dans ses considérants, parle « d'assainissement du marché » et indique plus généralement que les règles d'accès à la profession ont pour but « d'assurer une amélioration de leur

1 - Directive 96/26/CE du Conseil, du 29 avril 1996, concernant l'accès à la profession de transporteur de marchandises et de transporteur de voyageurs par route ainsi que la reconnaissance mutuelle des diplômes, certificats et autres titres visant à favoriser l'exercice effectif de la liberté d'établissement de ces transporteurs dans le domaine des transports nationaux et internationaux, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31996L0026:FR:HTML>.

qualification et que cette dernière est susceptible de contribuer à l'assainissement du marché, à l'amélioration de la qualité du service rendu, dans l'intérêt des usagers, des transporteurs et de l'économie dans son ensemble, ainsi qu'à une plus grande sécurité routière ». On peut aussi estimer que le durcissement des conditions d'accès à la profession, intervenu au fil des modifications de la directive initiale de 1974, était la nécessaire compensation à la libéralisation du secteur. En France notamment, l'offre de transport était soumise à des règles restrictives en matière à la fois d'accès à la profession et d'accès au marché (système des licences contingentées). Le renforcement des conditions d'accès à la profession est apparu comme un moyen de limiter les effets éventuellement négatifs de la libéralisation de l'accès au marché.

On peut sans doute également voir dans ces conditions d'accès, et plus particulièrement dans la condition financière, un outil « pédagogique » incitant les transporteurs à une bonne gestion. C'est la conclusion qui ressort de l'évaluation menée en 2005 par la Direction générale de la mer et des transports (ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables) : « Les entreprises s'accordent sur le fait que le dispositif de capacité financière permet de réguler le marché. Au-delà de la régulation, l'effet de la mesure sur le renforcement de la culture de gestion est souligné. Les entreprises estiment en particulier que la mesure les oblige à être plus attentives à leurs capitaux propres, à leurs coûts, à leur marge et à la sélection de leurs clients ».

Enfin, on peut estimer que ces conditions sont justifiées dès lors qu'on ne les considère plus uniquement comme des conditions d'accès à la profession de transporteur, mais comme des conditions d'exercice de cette profession qui doivent être respectées non seulement à l'entrée dans la profession, mais au cours de la vie de l'entreprise. Elles deviennent alors un moyen de contrôler à la fois l'entrée et la sortie de la profession. L'exigence de capacité financière, par exemple, est certes un moyen d'éviter que des entreprises ne se créent sans disposer des moyens nécessaires pour assurer leur pérennité, et ne pèsent sur un marché souvent en situation de surcapacité. Mais cette exigence est encore plus essentielle concernant les entreprises existantes qui, lorsqu'elles sont en difficulté, ont tendance à pratiquer la fuite en avant, à fonctionner à des prix ne couvrant que les coûts marginaux, à pratiquer la surcharge, l'excès de vitesse, les temps de travail abusifs... dans l'espoir que la fraude, en abaissant leurs coûts de fonctionnement, leur permettra de survivre sinon de se redresser. Mais ces entreprises tirent les prix vers le bas et mettent en péril la situation d'entreprises plus respectueuses des règles.

On peut donc interpréter les trois conditions posées par la directive 96/26/CE de diverses manières. Mais il est plus correct de considérer que les diverses justifications se renforcent entre elles pour faire de ces conditions un dispositif essentiel de la régulation d'un secteur où les lois du marché sont à certains égards défailtantes¹.

1 - Les principaux textes réglementaires en vigueur en France sont disponibles sur Internet : le décret n° 99-752 du 30 août 1999 relatif aux transports routiers (<http://admi.net/jo/19990902/EQU9900775D.html>) ; l'arrêté du 18 novembre 1999 relatif à la capacité financière requise pour les entreprises de transport public routier de marchandises et les entreprises de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises

S'agissant de l'aptitude professionnelle, l'attestation de capacité peut être obtenue par trois voies différentes : l'examen, l'équivalence en raison des diplômes détenus, l'équivalence par expérience professionnelle. Sans entrer dans le détail, on peut dire que le dispositif paraît assez restrictif, et plus particulièrement l'examen qui, depuis qu'il est écrit, est fortement sélectif¹. L'administration estime que le dispositif est efficace et que l'aptitude professionnelle constitue la première barrière à l'entrée à laquelle se heurtent les candidats à la création d'une entreprise. Le non-respect de cette condition est également une raison relativement fréquente de radiation des entreprises du registre des transporteurs et des loueurs par les commissions des sanctions administratives².

S'agissant de la capacité financière, le niveau d'exigence est le minimum prévu par la directive européenne³ et on peut estimer qu'il reste modeste, notamment par rapport au seuil fixé par d'autres États. En revanche, l'administration s'est dotée de moyens de contrôle en demandant chaque année aux entreprises de communiquer les éléments d'information permettant d'estimer la situation de l'entreprise au regard de la condition de capacité financière. Il n'est cependant pas certain que les agents des DRE, malgré la formation qui leur a été donnée, aient la compétence nécessaire pour apprécier, au-delà du simple constat chiffré, la véritable situation des entreprises sur le plan financier et économique, ainsi que leur capacité à poursuivre leur activité dans des conditions de fonctionnement saines. La question se pose également de savoir quelles suites sont données au constat qu'une entreprise ne remplit plus la condition financière.

En matière d'honorabilité, on peut estimer que la traduction dans la réglementation nationale de l'exigence européenne est à la fois un peu simple (simpliste ?) et sévère. La directive européenne dispose que la condition d'honorabilité n'est pas satisfaite par les personnes qui « ont été condamnées pour des infractions graves et répétées aux réglementations en vigueur concernant les conditions de rémunération et de travail de la profession ou l'activité de transport de

(<http://www.admi.net/jo/19991208/EQU9901323A.html>) ; la circulaire n° 99-92 du 22 décembre 1999 d'application de l'arrêté du 18 novembre 1999 relative à la capacité financière des entreprises de transport public routier de marchandises, des entreprises de location de véhicules industriels avec conducteur destinés au transport de marchandises et de l'arrêté du 3 septembre 1999 relatif à la capacité financière des entreprises commissionnaires de transport, (<http://www2.equipement.gouv.fr/bulletinofficiel/fiches/BO20001/A0010049.htm>). Pour les analyses et commentaires de ces textes, se reporter à l'ouvrage de référence qu'est le *Lamy Transport*.

1 - Cf. annexe 16 : « Statistique de l'obtention de la capacité professionnelle ».

2 - Les Commissions des sanctions administratives (devenues Commissions régionales des sanctions administratives) réunissent, sous la présidence d'un magistrat et au côté des représentants de l'État, des représentants des entreprises de transport, des salariés et des usagers. Elles examinent les dossiers des entreprises résidentes au comportement particulièrement infractionniste. Elles donnent un avis au préfet qui peut prononcer des sanctions administratives : retrait de titres de transport, immobilisation des véhicules, radiation du registre des transporteurs et des loueurs...

3 - Le niveau de la capacité financière requise est de 9 000 euros pour le premier véhicule et de 5 000 euros pour les véhicules suivants (véhicules supérieurs à 3,5 tonnes de PTAC ; 900 euros pour les véhicules utilitaires légers). L'entreprise doit disposer de capitaux propres et de réserves ou de garanties d'un montant égal à ces seuils, la garantie (la caution d'un établissement de crédit ou d'une société d'assurance) ne pouvant dépasser la moitié de ce montant.

marchandises..., et notamment les règles relatives au temps de conduite et de repos des conducteurs, aux poids et dimensions des véhicules utilitaires, à la sécurité routière et à la sécurité des véhicules ».

La traduction française de cette directive a consisté à considérer qu'une infraction était grave lorsqu'elle était délictuelle, et répétée lorsque le dirigeant de l'entreprise avait été condamné deux fois. La perte de l'honorabilité est alors automatique. La sévérité (apparente) de la réglementation française provient aussi du fait que l'exigence d'honorabilité est requise à la fois de la personne assurant la direction permanente et effective de l'entreprise et de tous ses mandataires sociaux. Mais au-delà des textes, la mise en œuvre de ces dispositions s'avère, pour diverses raisons, pratiquement sans effet. En 2005, une seule entreprise a été radiée du registre des transporteurs et des loueurs parce que ses dirigeants ne remplissaient plus la condition d'honorabilité.

2. Vers une nouvelle réglementation européenne

La Commission européenne a procédé au printemps 2006 à une consultation auprès des États membres pour connaître les dispositions qu'ils mettaient en œuvre en application de la directive communautaire 96/26/CE. L'examen des réponses a conduit la Commission à l'appréciation suivante¹. « Cette directive est transposée et appliquée par les États membres avec difficultés et de manière très disparate. En guise d'illustration, les taux de réussite aux examens attestant la capacité professionnelle varient d'un État membre à l'autre de 10 % à plus de 90 %. Il en découle plusieurs inconvénients, dont :

- le risque d'une concurrence faussée entre, d'une part, les transporteurs disposant d'un véritable établissement accessible aux autorités qui vérifient qu'elles respectent les standards minimaux d'accès à la profession et, d'autre part, les entreprises dites « boîtes aux lettres » qui peuvent échapper à cette surveillance ;
- une certaine opacité du marché en raison de la disparité des standards minimaux de capacité financière et de capacité professionnelle et de son corollaire, les contrats en cascade ; les clients du transport routier n'ont pas de garantie quant à la qualité offerte par les entreprises ;
- la persistance d'entreprises négligentes en raison d'un bas niveau de qualification professionnelle et de capacité financière, ce qui comporte des risques pour la sécurité routière et compromet l'efficacité socioéconomique du transport routier (des entreprises plus qualifiées ne peuvent pas faire face à cette concurrence) ;
- un suivi inégal et non coordonné entre les autorités nationales qui sont censées retirer les autorisations aux entreprises qui commettent des infractions entachant leur honorabilité. Ce manque de coordination crée des coûts administratifs superflus et nuit à la crédibilité et au caractère dissuasif du retrait des licences ».

¹ - Citation extraite de la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route, COM(2007)263.

Cette appréciation fonde la proposition de règlement rendue publique le 23 mai 2007. On notera que la marge de manœuvre des États serait très sensiblement réduite puisque la Commission envisage de substituer un règlement à la directive en vigueur. On remarquera également que le titre de la proposition est « Règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes sur les conditions à respecter pour exercer la profession de transporteur par route » ; ce qui signifie qu'il s'agit de fixer des conditions d'exercice de la profession et non de simples conditions d'accès. Ce que confirment d'autres passages du projet : « Le règlement proposé établit les conditions que toutes les entreprises doivent remplir pour être autorisées à exercer la profession de transporteur routier. » Le règlement instaure « des critères à respecter pour qu'une entreprise soit établie de façon stable et effective dans un État membre et que son comportement puisse ainsi être correctement surveillé par l'autorité nationale qui l'a autorisée à exercer la profession ».

Sans entrer dans le détail du projet, on peut indiquer les changements principaux concernant les trois conditions d'exercice de la profession que nous connaissons, auxquelles il ajoute une quatrième. L'entreprise a pour obligation d'« être établie effectivement et de manière stable sur le territoire de l'État membre qui lui donne à travers une autorité compétente l'autorisation d'exercer la profession ». Cette condition peut sembler aller de soi, mais l'expérience prouve qu'il existe dans certains pays des entreprises ne disposant que d'une boîte aux lettres.

S'agissant de la condition d'honorabilité (article 6 de la proposition de règlement), le projet est plus précis que le texte de la directive antérieure. Surtout, il prévoit que c'est la Commission qui, par souci d'harmonisation, « adopte la liste des catégories, types et niveau de gravité des infractions ainsi que des fréquences d'occurrence au-delà desquelles des infractions mineures répétées font perdre l'honorabilité requise ».

S'agissant de la condition financière (article 7), elle est remplie « quand une entreprise peut faire face en permanence à ses obligations réelles et potentielles au cours de l'exercice annuel. L'exigence de capacité financière est comptable. À cette fin, l'entreprise doit prouver à partir des comptes annuels, après que ces derniers ont été certifiés par un auditeur ou une personne dûment accréditée, qu'elle dispose chaque année :

- a) d'actifs circulants d'une valeur au moins égale à 9 000 euros pour un seul véhicule utilisé et à 5 000 euros pour chaque véhicule supplémentaire utilisé ;
- b) de créances, valeurs mobilières et avoirs en banque, avoirs en compte chèques postaux, chèques et encaisse d'une valeur totale supérieure à 80 % des dettes dont la durée résiduelle n'est pas supérieure à un an ("*Quick ratio*" $\geq 80\%$) ». Par ailleurs, l'autorité qui contrôle le respect de la condition financière « peut accepter qu'une entreprise prouve sa capacité financière par une attestation d'une ou plusieurs banques ou autres organismes financiers se portant caution solidaire de l'entreprise par une garantie bancaire, ou tout autre moyen similaire... La garantie bancaire peut être appelée par l'autorité compétente qui autorise l'exercice de la profession et ne peut être libérée qu'avec son accord ».

La lecture de ce projet d'article 7 appelle quelques commentaires et au moins une interrogation. On doit noter d'abord que la capacité financière répond à un objectif général, « faire face en permanence à ses obligations réelles et potentielles au cours de l'exercice annuel », et que l'entreprise doit apporter la preuve chaque année qu'elle remplit cette condition. La France avait déjà adopté une telle disposition, mais ce n'était pas le cas dans la plupart des autres pays européens.

Si l'objectif est général, la preuve qu'il est atteint est comptable. Mais au critère existant d'un montant d'actifs circulants par véhicule s'ajoute un critère financièrement et économiquement beaucoup plus significatif de la situation de l'entreprise, celui d'un « *Quick ratio* » supérieur ou égal à 80 %. Le texte prévoit que l'entreprise peut faire appel à une garantie extérieure qui prend la forme d'une caution. La question qui se pose est de savoir dans quelles circonstances, dans quel but et au profit de qui l'autorité qui accorde l'autorisation d'exercer peut mobiliser cette garantie.

Les modifications sont donc substantielles et renforcent incontestablement la portée de la condition financière. On peut cependant s'interroger sur le caractère automatique de la sanction (retrait de l'autorisation d'exercice) résultant du constat d'un non-respect de la condition financière. Il paraîtrait préférable que, le cas échéant, l'administration approfondisse l'analyse de la situation économique et financière de l'entreprise, et s'assure, avant de prendre une décision de radiation du registre des transporteurs, qu'un redressement n'est pas possible.

S'agissant de la condition de capacité professionnelle (cf. article 8 de la proposition de règlement), le principal changement concerne le caractère obligatoire de l'examen. Il n'y aurait donc plus trois voies d'accès à l'attestation de capacité : la réussite à l'examen est la seule manière d'obtenir l'attestation au terme d'une formation, elle aussi obligatoire, et dont le programme est arrêté par la Commission, d'un volume d'au moins 140 heures. Tout au plus « les candidats qui justifient d'une expérience pratique d'au moins cinq ans dans une entreprise de transport à un niveau de direction » et « les titulaires de certains diplômes de l'enseignement supérieur ou de l'enseignement technique et qui impliquent la fréquentation de cours dans les matières énumérées » dans le programme peuvent être dispensés de la formation... mais pas de l'examen. Il y a donc là aussi un durcissement marqué de la condition d'aptitude professionnelle.

De façon générale, la proposition de règlement va donc dans le sens d'un renforcement très sensible des conditions d'exercice de la profession. Le souci d'une plus grande efficacité est confirmé par d'autres mesures :

- l'obligation faite aux autorités qui constatent qu'un transporteur ne respecte plus les conditions d'honorabilité, de capacité financière ou professionnelle de l'avertir, et, s'il ne régularise pas sa situation après un certain délai, de lui imposer des sanctions administratives allant du retrait de son autorisation à la déqualification de son gestionnaire de transport ;
- la reconnaissance entre États membres des infractions aux règles communautaires du transport routier. Cette reconnaissance mutuelle vaudra pour comptabiliser les infractions graves et répétées où qu'elles soient commises.

Au-delà d'un certain seuil, ces infractions sont susceptibles d'entacher l'honorabilité d'un transporteur et l'exposent aux sanctions ci-dessus ;

- des registres électroniques interconnectés entre les États membres pour faciliter l'échange d'information et pour réduire le coût administratif inhérent au suivi et la surveillance des entreprises.

3. La mise en œuvre des conditions d'exercice de la profession

Entre la proposition et le texte qui sera adopté par le Parlement et le Conseil interviendront probablement des délais assez longs et des modifications plus ou moins importantes. Mais les problèmes relatifs au contrôle et à la mise en œuvre des textes existants se poseront encore demain. Il nous faut revenir sur les difficultés liées au contrôle de la condition financière et sur le caractère inefficace de la condition d'honorabilité.

Rappelons d'abord les enseignements de deux travaux qui concernent la situation financière des entreprises de transport. Le premier, réalisé par le SESP¹, a consisté à mettre en relation les informations contenues dans les procès-verbaux d'infractions dressés à l'encontre d'entreprises de TRM² de la région Pays de la Loire avec les informations comptables concernant ces mêmes entreprises. Plus précisément, la situation financière des entreprises a été décrite au moyen de huit ratios de rentabilité, de structure des dépenses, d'endettement, de solvabilité et de contribution de l'excédent brut d'exploitation au financement des investissements. Les entreprises ont été classées en fonction de leur taille (montant du chiffre d'affaires) en trois groupes. Elles ont enfin été ventilées en deux catégories, « entreprises fortement infractionnistes » et « entreprises non fortement infractionnistes », sur la base d'un seuil du nombre des infractions relevées par procès-verbaux au cours d'une période de six ans, seuil variant évidemment avec la taille de l'entreprise. Les résultats sont statistiquement – mais aussi économiquement ! – très significatifs. En fonction de la valeur des ratios comptables, la méthode permet de prédire le classement des entreprises dans la catégorie « entreprises fortement infractionnistes » ou « entreprises non fortement infractionnistes ». Le classement est correct, c'est-à-dire conforme à la réalité que révèlent les procès-verbaux :

- dans 82 % des cas pour les entreprises au chiffre d'affaires inférieur à 2,15 millions de francs ;
- dans 80 % des cas pour les entreprises de taille intermédiaire ;
- dans 62 % des cas pour les entreprises au chiffre d'affaires supérieur à 10 millions de francs.

1 - « Nombre d'infractions et santé financière dans les entreprises de transport routier de marchandises », *Notes de synthèse du SES*, n° 137, septembre-octobre 2001.

2 - Entreprises appartenant aux secteurs 602 (L, M, N et P) et 634 (A, B et C).

Il est donc possible de prédire de façon fiable le comportement infractionniste d'une entreprise lorsqu'on connaît sa situation financière. Plus précisément, il existe un lien entre les valeurs des ratios financiers et le nombre d'infractions. Ce lien est inverse pour les ratios de rentabilité (plus les ratios de rentabilité sont élevés, moins l'entreprise commet d'infractions) et de fonds de roulement. Il est direct pour les ratios d'endettement (plus les entreprises sont endettées plus elles commettent d'infractions). La conclusion de ce travail est la suivante : « Les entreprises de transport routier de marchandises en mauvaise santé financière commettent davantage d'infractions... Cela met en évidence l'intérêt de l'obligation de satisfaire à un minimum de capacité financière du point de vue du respect de la réglementation ».

Le second travail a été réalisé récemment par le CNR¹. Pour la partie qui nous intéresse, il a consisté à comparer les résultats, à partir de 1998, de deux groupes d'entreprises appartenant au secteur du transport interurbain (602M) : des entreprises qui existaient toujours en 2005 (dites « entreprises pérennes ») et des entreprises défailtantes en 2005. La comparaison systématique de la valeur – et de son évolution entre 1998 et 2005 – d'un certain nombre d'indicateurs tirés de la comptabilité de ces entreprises révèle des différences significatives selon que les entreprises sont pérennes ou défailtantes en 2005. On constate ainsi que :

- les entreprises défailtantes ont des charges de personnel par employé nettement supérieures à celles des entreprises pérennes, l'écart augmentant vers la fin de la vie des entreprises défailtantes ;
- le niveau de l'EBE (excédent brut d'exploitation) comparable en 1998 entre les deux catégories d'entreprises commence à baisser dès 1999 pour les entreprises défailtantes. Si on fait abstraction d'un rebond en 2001 dû à une conjoncture particulièrement favorable, la baisse est continue pour ces entreprises : l'EBE est nul ou négatif cinq ans avant la défaillance, tandis qu'il se maintient pour les entreprises pérennes ;
- le niveau du résultat net, comparable au départ entre les deux catégories d'entreprises, diverge six ans avant la défaillance ; il devient nul ou faiblement négatif pour les entreprises défailtantes, puis chute très fortement l'année précédant la défaillance ;
- le niveau du fond de roulement est dès 1998 inférieur pour les entreprises défailtantes à ce qu'il est dans les entreprises pérennes. Proche de zéro ou faiblement négatif pour les entreprises défailtantes, il baisse fortement en fin de période et notamment l'année qui précède la défaillance ;
- le niveau de la trésorerie, comparable en 1998 entre les deux catégories d'entreprises, baisse rapidement pour les entreprises défailtantes ; il devient négatif cinq ans avant la défaillance.

D'autres enseignements peuvent être tirés de cette étude, concernant des indicateurs tels que le niveau des capitaux propres, le taux d'amortissement, le taux d'endettement... Mais ce qui nous intéresse ici, c'est de souligner que des signes précurseurs de la défaillance de l'entreprise peuvent être relevés plusieurs années en amont. D'où la conclusion de l'étude : « Les indicateurs suivants peuvent donc être considérés comme de bons indicateurs précurseurs

1 - *Les défailtances d'entreprises de TRM, faits et causes, recherche d'indicateurs financiers précurseurs*, rapport de synthèse, 10 juillet 2007.

des défaillances d'entreprises de transport routier de marchandise interurbain de 8 ans et plus. Ils sont robustes et seule la précocité varie : EBE 4 à 6 ans avant l'année de défaillance ; résultat net 4 à 6 ans avant l'année de défaillance ; fonds de roulement 4 à 6 ans avant l'année de défaillance ; trésorerie 6 à 7 ans avant l'année de défaillance ; capitaux propres 2 à 4 ans avant l'année de défaillance ».

Le CNR a poursuivi son étude avec une approche un peu différente, en se demandant s'il était possible de prédire la défaillance d'une entreprise. Il a testé divers logiciels d'analyse financière d'entreprises, dont le plus performant, baptisé Préface, met à disposition plusieurs instruments :

- un score global dont la valeur est comprise entre 0 et 10, 5 étant une valeur d'alerte, construit à partir de plus de 60 indicateurs financiers élémentaires ;
- une note de rentabilité comprise entre 0 et 10 construite à partir de 7 ratios financiers élémentaires ;
- une note de robustesse comprise entre 0 et 10 construite à partir de 14 indicateurs financiers élémentaires.

L'application de cet outil aux entreprises pérennes et défaillantes conduit aux résultats suivants :

- le score global des entreprises défaillantes est constamment inférieur (sur la période 1998-2004) à celui des entreprises pérennes : il est dès l'origine inférieur à 5 et baisse les deux dernières années ;
- la note de rentabilité des entreprises pérennes est constamment supérieure à 5 ; celle des entreprises défaillantes est inférieure dès l'origine à ce seuil, et baisse fortement en 2003 et 2004 ;
- la note de robustesse varie autour de 5 pour les entreprises pérennes ; elle est proche de 4 pour les entreprises défaillantes et baisse en 2003 et 2004.

Ainsi, Préface peut permettre sinon de prévoir la défaillance d'une entreprise, du moins de mesurer un risque de défaillance. La calcul montre qu'une entreprise dont le score Préface est compris entre 1 et 2 a environ 21 % de chance d'être défaillante, soit 6 fois plus que la moyenne des entreprises. Lorsque ce score est compris entre 2 et 3, la probabilité de défaillance est de 16 %, soit 4,6 fois plus que la moyenne...

Ces deux études nous semblent apporter un éclairage décisif sur deux questions importantes : celle de l'opportunité et celle de la possibilité de faire respecter la condition financière. L'attitude de l'État sur ces deux points paraît jusqu'à présent « molle », sans doute pour de nombreuses raisons. Est-il opportun, lorsqu'on lutte contre le chômage, de faire disparaître une entreprise pour non-respect de la condition financière, entraînant ainsi la disparition des emplois qu'elle finance ? Ne faut-il pas au contraire maintenir ces emplois et « fermer les yeux » ? S'il est vrai que les entreprises en difficulté commettent plus d'infractions que les autres, ne vaut-il pas mieux sanctionner ces entreprises pour ce motif que pour le non-respect d'une règle somme toute formelle ? D'ailleurs, la pertinence du critère de capacité financière est douteuse puisque reposant sur la structure

du bilan qui n'est pas toujours significatif de la santé de l'entreprise et de son aptitude à survivre. La meilleure preuve en est que le pourcentage d'entreprises qui ne respectent pas la capacité financière est très élevé, sans doute supérieur à 20 %, voire 25 % dans certaines régions. Il faudrait donc, pour mettre en œuvre efficacement la condition financière, être capable d'analyser la situation des entreprises ne respectant pas cette condition pour faire le tri entre les entreprises susceptibles de survivre dans des conditions de gestion normales et celles qui semblent condamnées mais qui vont utiliser tous les moyens pour retarder l'échéance. Et l'administration n'a pas cette compétence.

Ces raisons expliquent qu'en 2005 le nombre des entreprises radiées du registre des transporteurs et des loueurs ne se soit élevé qu'à 152, ce qui est très faible. Et on peut admettre qu'il s'agissait d'entreprises de toutes façons condamnées à bref délai et que l'intervention publique n'a fait que rapprocher l'échéance de quelques mois.

Les arguments évoqués ci-dessus ne sont pas négligeables, mais ils peuvent être réfutés. Les emplois détruits lorsqu'une entreprise est radiée renaissent presque immédiatement dans une autre entreprise du secteur, compte tenu de ses difficultés de recrutement. Attendre que l'entreprise en situation financière difficile ait commis assez d'infractions relevées par procès-verbal et ait été condamnée par les tribunaux revient quasiment à lui permettre de subsister jusqu'à ce qu'elle soit obligée de s'arrêter spontanément.

Le seul argument qui puisse justifier de façon convaincante l'attitude de l'administration, c'est qu'elle n'est pas en mesure, lorsque l'indicateur de l'insuffisance de capacité financière attire son attention, d'en tirer avec une certitude raisonnable des conclusions sur l'espérance de vie de l'entreprise. Elle doit donc s'abstenir. Mais si l'administration n'a pas la compétence, elle peut la chercher ailleurs. Confrontée aux comptes d'une entreprise faisant apparaître une insuffisance évidente de capacité financière, elle pourrait faire appel à des experts afin de décider, de façon plus éclairée, s'il faut ou non ouvrir la procédure pouvant conduire à une radiation du registre.

La condition financière n'est pas la plus inopérante. Ainsi, il peut paraître étonnant qu'en 2005 une seule entreprise ait été radiée pour le motif que son responsable n'était plus « honorable ». Ce qui est en cause, c'est d'une part la traduction que la réglementation française a donnée à l'expression de la directive européenne « infractions graves et répétées », et d'autre part l'indulgence certaine des tribunaux.

Sur le second point, relevons qu'il n'y a perte de l'honorabilité que lorsque l'intéressé a été condamné deux fois pour des délits, que tous les recours sont épuisés, et à la condition que ces condamnations soient inscrites au bulletin numéro 2 de son casier judiciaire. Les tribunaux, à la demande du chef d'entreprise condamné, acceptent le plus souvent, lorsqu'il s'agit d'une deuxième condamnation, que celle-ci ne soit pas portée sur son casier judiciaire. La perte d'honorabilité est donc tout à fait exceptionnelle.

La réglementation du transport comporte de nombreuses infractions – sans doute trop nombreuses, nous y reviendrons – classées comme des délits. Mais

la fraude érigée en système de gestion par certaines entreprises de transport se traduit plus couramment par la commission quasi systématique d'infractions qui sont des contraventions de 4^e et de 5^e classe. Il semblerait normal que, lorsque le nombre de ces infractions est élevé, il mette en cause l'honorabilité du dirigeant de l'entreprise, même s'il ne s'agit pas de délits.

Nos recommandations vont donc clairement dans le sens d'un renforcement de la mise en œuvre des conditions d'exercice de la profession de transporteur, et proposent des pistes pour remédier à une situation actuelle jugée peu satisfaisante. L'approfondissement de cette réflexion doit évidemment prendre en compte la perspective d'une modification substantielle des règles par l'adoption d'un nouveau règlement européen en la matière.

Chapitre 6

Le contrôle et les sanctions

1

Le contrôle et les sanctions sont des éléments essentiels de la régulation du secteur. Dans une économie de marché, il appartient à l'État d'arrêter les règles que les producteurs doivent respecter. En effet, même dans une économie libéralisée, la concurrence ne signifie pas que les producteurs peuvent faire ce qu'ils veulent pour inciter l'acheteur à les choisir ou pour réduire leurs coûts. L'État intervient pour interdire certaines pratiques et fixe des contraintes dans quatre domaines :

- le fonctionnement de la concurrence (interdiction des ententes, de l'abus de position dominante, du dumping) ;
- les conditions d'emploi des salariés (droit du travail, conventions collectives, etc.) ;
- la sécurité, qui concerne les produits et les procès de production ;
- la protection de l'environnement.

Les règles concernant le transport routier de marchandises répondent aux mêmes objectifs et aux mêmes principes que dans les autres secteurs d'activité. Elles présentent toutefois des spécificités répondant aux caractéristiques propres de ce secteur. C'est donc dans ce cadre réglementaire que la concurrence entre transporteurs routiers doit s'exercer, et il appartient à l'État d'y veiller. Or on peut craindre un respect insuffisant de ces règles, l'intensité de la concurrence incitant les entreprises à échapper à des contraintes gênantes et coûteuses.

1. L'incidence d'un comportement infractionniste

Plusieurs études, malheureusement assez anciennes, ont essayé de chiffrer l'impact d'un comportement infractionniste sur les résultats des entreprises. Un travail intéressant a été effectué en 2002 par le SES¹. Des scénarios d'infraction aux différentes réglementations ont été établis par un panel de contrôleurs des transports terrestres et d'inspecteurs du travail, qui ont retenu des situations types correspondant à celles qu'ils rencontrent effectivement. Dans chaque scénario, on a estimé les coûts et les recettes en situation d'infraction et on les a comparés aux coûts et aux recettes en situation de référence, en s'appuyant, pour les coûts, sur les chiffres du CNR. Nous présentons ici deux de ces scénarios et quelques résultats additionnels.

1 - « Infractions et distorsions de concurrence dans le transport routier de marchandises et de voyageurs », *Notes de synthèse du SES*, septembre-octobre 2002.

Scénario de surcharge

Le véhicule de référence est un semi-remorque de 40 tonnes de PTR (poids total roulant autorisé), de 26 tonnes de charge utile, mais en surcharge de 20 %, donc avec une charge transportée de 34 tonnes. Toutes choses égales par ailleurs (kilométrage annuel, tonnage transporté, distance moyenne de transport, etc.), et malgré l'augmentation du coût kilométrique (+ 3 % de surconsommation de carburant et + 3 % de coût d'entretien et de pneumatique), l'économie par véhicule est de 26 420 euros, soit 21 % du chiffre d'affaires. La source principale d'économie provient de ce que l'entreprise peut réaliser le même chiffre d'affaires avec un nombre de véhicules plus faible (environ un quart de véhicules en moins).

Scénario de travail dissimulé

On considère une petite entreprise fonctionnant dans la clandestinité. Elle ne supporte pas les charges d'immobilisation du capital correspondant à l'exigence de capacité financière. Le patron n'a pas suivi la formation pour obtenir l'attestation de capacité professionnelle. Elle emploie un salarié auquel elle ne fait pas suivre les formations obligatoires (FIMO et FCOS). Ce salarié dépasse de 4 heures par semaine les limites en matière d'heures de conduite (mais elles lui sont payées en heures supplémentaires). Enfin ce salarié n'est pas déclaré et les charges sociales ne sont donc pas payées. Dans ces conditions, l'économie annuelle est de 28 665 euros, soit 22,8 % du chiffre d'affaires.

Citons encore d'autres résultats de cette étude :

- dépassement de la durée de conduite journalière (12 heures par jour) : économie de 9 800 euros par an et par véhicule (7,7 % du chiffre d'affaires) ;
- fausse attestation de congé permettant au conducteur de dépasser le temps de conduite hebdomadaire : 12 800 euros d'économie soit 10,2 % du chiffre d'affaires ;
- neutralisation du chronotachygraphe : 18 300 euros soit 14,5 % du chiffre d'affaires ;
- transport dissimulé de marchandises dangereuses : 77 000 euros soit... 59,7 % du chiffre d'affaires !

Citons la conclusion de *La Lettre du Transport Routier*, l'hebdomadaire de la FNTR, qui rendait compte de cette étude : « Ces calculs du SES sont, bien sûr, théoriques. Mais, émanant d'un service de l'administration qui en a pris l'initiative, ils n'en interpellent pas moins les professionnels du transport par route. En effet, si la tutelle a pris le soin et le temps de chiffrer, même imparfaitement, les distorsions de concurrence nées du non-respect des réglementations (sociales, code de la route, matières dangereuses) dans le TRM, c'est vraisemblablement qu'elle nourrit de forts soupçons de voir certains entrepreneurs tentés de dégager de la productivité illicite par des moyens aussi divers... qu'ingénieux. Certes, il n'est pas question de mettre un contrôleur derrière chaque transporteur, mais bien de s'interroger, à la lumière de ce document, sur l'efficacité des moyens de contrôle du respect des réglementations par des entreprises exerçant leur activité sur le domaine public, qu'elles soient françaises ou étrangères ».

L'importance de ce qu'il faut bien appeler la fraude conduit à s'interroger sur ses causes fondamentales, qui ne tiennent évidemment pas à la perversité particulière des transporteurs routiers, mais aux conditions de leur marché, et notamment au déséquilibre de l'offre et de la demande. C'est donc du côté de la situation économique des entreprises qu'il faut rechercher les causes de leur comportement plus ou moins infractionniste. Mais l'importance de la fraude et de ses incidences sur les résultats des entreprises permet aussi de comprendre le caractère stratégique, du point de vue de la régulation, du contrôle et des sanctions.

2. Les contrôles

L'organisation du contrôle est précisément décrite dans un document élaboré par la Direction générale de la mer et des transports dont la philosophie peut être ainsi décrite à partir d'un extrait de ce fascicule (voir encadré).

Objectifs et nature des contrôles

Les objectifs du contrôle

Les réglementations n'ont d'intérêt que si elles sont respectées, et le contrôle de leur mise en œuvre est donc un impératif. Les objectifs de ce contrôle découlent bien entendu de la politique de l'État. Il s'agit de faire respecter le cadre réglementaire destiné à assurer une concurrence maîtrisée et loyale entre les différents modes de transport et entre les entreprises, à assurer la cohabitation des usagers professionnels et privés dans le cadre d'une amélioration de la sécurité routière, et à garantir des conditions d'emploi satisfaisantes pour les personnels de conduite. Il convient donc de faire respecter les règles de base qui constituent l'encadrement fondamental du transport routier dans son ensemble (la vitesse, les poids et dimensions, les temps de conduite et de repos), tout en vérifiant le respect des autres réglementations, et plus particulièrement celles qui ont trait à la sécurité, à l'accès à la profession, à la sous-traitance, et au travail illégal.

La nature du contrôle

Sur route, 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. En entreprise, les vérifications portent sur les conditions d'accès à la profession (et 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 sa situation au regard des visites techniques obligatoires, les prix abusivement bas et la sous-traitance. Bien entendu, il s'agit là des contrôles « normaux » en matière de transports routiers. Les entreprises restent soumises aux réglementations de droit commun qui, elles aussi, peuvent donner lieu à des contrôles (services fiscaux, URSSAF, etc.).

Source : « Fascicule de contrôle », DGMT, décembre 2006

Les acteurs intervenant dans ce contrôle sont multiples, relevant d'administrations différentes avec des rôles différents, ce qui oblige à une coopération entre les services. Or, en dépit de l'instauration de plans régionaux de contrôle, cette coopération est difficile. En particulier, les contrôles sur routes sont tributaires de la participation des forces de police ou de gendarmerie qui ont seules compétence pour arrêter les véhicules. Or les forces de l'ordre peuvent avoir d'autres priorités, de sorte qu'il arrive que des interventions prévues ne puissent avoir lieu. La question de savoir si les contrôleurs des transports terrestres pourraient être habilités à procéder à l'interception des véhicules a été posée mais s'est heurtée à la forte réticence de ces contrôleurs ou du moins des organisations syndicales qui les représentent. On peut se demander si ce problème ne pourrait pas être de nouveau posé. En tout état de cause, une réflexion approfondie sur l'organisation et sur l'efficacité du contrôle doit être menée.

En 2005, les contrôles sur route réalisés par l'ensemble des corps de contrôle ont concerné 812 966 véhicules¹, dont 21,5 % de « non-résidents », soit une proportion identique à celle de leur présence dans la circulation. Le nombre de journées contrôlées s'est élevé à un peu plus de 2,5 millions, dont 23 % concernant les non-résidents. 53 796 infractions ont été constatées par procès-verbal.

Les contrôles en entreprise réalisés par les contrôleurs des transports terrestres et les inspecteurs et contrôleurs du travail des transports ont concerné, la même année, 5 894 entreprises, 39 320 conducteurs routiers, 778 482 journées de travail. Ils ont donné lieu au constat de 28 790 infractions.

S'agissant plus précisément de l'Inspection générale du travail des transports (IGTT), ses interventions dans le transport routier représentent environ 75 % de son activité. En 2005, les inspecteurs et contrôleurs du travail des transports ont visité 5 267 établissements et procédé à 265 contrôles sur route. Le taux de visite varie avec la taille des établissements : l'objectif que s'est donné l'IGTT est d'une visite tous les deux ans pour les établissements de taille égale ou supérieure à 50 salariés, d'une visite tous les deux ans et demi pour les établissements de taille comprise entre 11 et 49 salariés, et d'une visite tous les cinq ans pour les établissements de plus petite taille. Si le premier de ces objectifs est atteint, il n'en est pas de même pour les établissements de taille inférieure à 50 salariés (3 ans et 7 mois pour les établissements de taille comprise entre 11 et 49 salariés, et 6 ans et demi pour les plus petits).

Ces interventions se sont traduites, dans le seul domaine des conditions de travail des conducteurs routiers², par le constat de 99 576 infractions ayant donné lieu à observations, auxquelles s'ajoutent 14 281 infractions ayant donné lieu à procès-verbal (dont 115 délits). 522 procès-verbaux ont été dressés, ce qui signifie qu'en moyenne un procès-verbal relève 27,4 infractions.

1 - Cf. annexe 17 : « Les chiffres du contrôle ».

2 - Cf. annexe 18 : « L'activité de l'Inspection générale du travail des transports ».

Le nombre des contrôles doit respecter une norme européenne fixant à 1 % le nombre de journées de travail à contrôler (pourcentage qui devrait dans l'avenir être porté à 3 %, voire 4 %). Les États membres doivent rendre compte de leur pratique à la Commission, qui établit un rapport de synthèse. Le dernier, datant de 2006¹, montre que la plupart des États respectent le seuil de 1 % et que la France se classe parmi les premiers, avec un taux de contrôle de 2,87 %, derrière la Grèce (mais avec un doute sérieux sur les chiffres communiqués) et l'Allemagne (4,19 %).

Les organisations professionnelles du transport mettent en cause, sinon le nombre des contrôles effectués, du moins leur répartition entre contrôles sur route et contrôles en entreprise. Elles estiment que les seconds étant moins développés dans plusieurs pays concurrents, et les premiers en nombre insuffisant en France, il en résulte un avantage compétitif pour les transporteurs non-résidents qui sont soumis à moins de contrôle dans notre pays que les transporteurs français à l'étranger. Les chiffres à notre disposition sur ce point ne permettent pas d'évaluer la validité de cette affirmation.

Les organisations professionnelles demandent également que des moyens techniques modernes soient mis à la disposition des contrôleurs pour que, lors des contrôles sur route, l'arrêt des véhicules, qui se traduit pour les transporteurs par une perte de productivité, soit aussi court que possible. Dans cet esprit, on comprend mal pourquoi il n'existe pas, sur les principaux axes empruntés par les poids lourds, des stations de pesage automatique comme il en existe sur toutes les autoroutes d'Amérique du Nord.

De même, il manque à l'évidence des aires où les véhicules peuvent être immobilisés lorsqu'un contrôle révèle des infractions graves dans le domaine de la charge du véhicule, du temps de conduite et de repos, etc. De l'avis général des professionnels, l'immobilisation est en effet la sanction la plus efficace, puisqu'elle est immédiate, coûteuse, qu'elle touche indirectement le chargeur qui, ultérieurement, y regardera à deux fois avant de choisir un transporteur trop souvent sanctionné de cette manière. Il semble donc nécessaire de développer rapidement un programme de construction de telles aires, au moins sur les grands axes de circulation des poids lourds.

Nous avons vu que les contrôles ont donné lieu, en 2005, à un peu plus de 82 500 procès-verbaux, dont 53 800 à l'issue des contrôles sur route et 28 800 à l'issue des contrôles en entreprise. Les infractions relevées à l'issue des contrôles sur route concernent la réglementation sociale des transports à hauteur de 59 %, tandis que les infractions constatées en entreprise relèvent toutes de cette catégorie.

1 - Cf. Rapport de la Commission concernant l'application en 2001-2002 du règlement (CEE) n° 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (22^e rapport de la Commission concernant l'application de la réglementation sociale dans le domaine des transports par route).

3. Les sanctions

Le système existant repose sur la distinction entre des sanctions pénales pour les infractions isolées ou répétées (récidive), auxquelles peuvent se superposer des sanctions administratives, prononcées par le préfet après avis de la Commission régionale des sanctions administratives (CRSA) saisie par la Direction régionale de l'équipement (DRE), en cas de comportement infractionniste systématique.

Les sanctions pénales

On sait que la législation en vigueur a été fortement renforcée dans les dix dernières années, en particulier par la loi de sécurité et de modernisation (Titre VI, chapitre 1, de la loi 96-95 adoptée le 1^{er} février 1995), et les décrets n° 95-601 et 95-602 du 5 mai 1995. Ces textes ont défini de nouvelles infractions (exercice illégal des professions réglementées, débranchement du limiteur de vitesse, falsification des documents ou emploi irrégulier des dispositifs destinés au contrôle, etc.) qui sont toutes des délits, et aggravé les peines pour des infractions déjà définies.

Les infractions se répartissent entre contraventions de classes 1 à 5 et délits. Les contraventions relevant des classes 1 à 3 font l'objet d'amendes forfaitaires dont les niveaux sont très faibles au regard des peines maximales encourues et dont le paiement éteint l'action pénale. En ce qui concerne les contraventions de 4^e classe, la procédure de l'amende forfaitaire ne s'applique qu'aux infractions relatives à la réglementation des transports et au code de la route et sous réserve qu'aucune autre infraction n'ait été simultanément constatée. Les contraventions ne faisant pas l'objet d'amendes forfaitaires relèvent des tribunaux de police ou des juridictions de proximité ; les délits relèvent des tribunaux correctionnels.

S'agissant des véhicules étrangers, 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 verser une consignation, en garantie du paiement de l'amende fixée ultérieurement par le tribunal. Certains estiment que le dispositif des consignations conduit, pour les véhicules étrangers, à des sanctions plus efficaces (car effectives et immédiates) que celles que prévoient les textes pour les véhicules français. En effet, les poursuites pénales des transporteurs français devant les tribunaux, pour non-paiement des amendes forfaitaires ou pour les infractions ne donnant pas lieu à amendes forfaitaires (dont les délits), semblent peu efficaces.

On ne dispose malheureusement d'aucune statistique permettant d'apprécier l'efficacité des procédures pénales. En revanche, une étude ponctuelle a été réalisée dans le cadre du PREDIT il y a quelques années sur la région Rhône-Alpes¹. Elle met notamment en lumière que les parquets abandonnent les

1 - Cf. Isabelle Bon-Garcin, *L'effectivité de la loi pénale dans les transports routiers de marchan-*

poursuites dans des proportions élevées : 57 % des procès-verbaux ne sont suivis d'aucune poursuite. On sait par ailleurs que les sanctions, lorsqu'il y a poursuite, interviennent longtemps après le constat des infractions, et que leurs niveaux sont généralement très inférieurs aux maximums prévus par les textes. L'étude citée fournit sur l'attitude des parquets des explications convaincantes qui font douter de la possibilité d'un renforcement effectif des poursuites pénales.

Le même auteur a piloté une étude réalisée par l'IDIT pour la DGMT concernant l'efficacité du décret dit de co-responsabilité qui prévoit des sanctions pénales pour les chargeurs coupables d'avoir incité leurs transporteurs à commettre des infractions. La rédaction de ce décret qui stipule que la responsabilité des chargeurs n'est engagée que s'ils ont agi « en connaissance de cause » est largement responsable de son inefficacité. Le rapport de l'IDIT¹ propose diverses rédactions qui permettraient d'engager plus facilement cette responsabilité. Il est très souhaitable que l'on avance dans cette voie.

On peut donc estimer que le durcissement des textes prévoyant des sanctions pénales pour de nombreuses infractions (dont certaines à caractère économique ne concernant pas directement la sécurité) n'a pas atteint le but recherché. Il faut donc se demander s'il ne serait pas nécessaire de revenir sur cette évolution en « dépenalisant » les infractions lorsqu'elles ne mettent pas en jeu la vie d'autrui et en substituant aux sanctions pénales des sanctions administratives.

Les sanctions administratives

Ces sanctions sont prononcées par le préfet après avis d'une commission régionale des sanctions administratives (CRSA). Saisie par le directeur régional de l'équipement, celle-ci peut proposer diverses sanctions dont le retrait provisoire ou définitif de titres d'exploitation et la radiation de l'entreprise du registre des transporteurs et des loueurs. Le rapport Dobias de 1993 avait fortement recommandé l'activation de ces commissions qui n'avaient pas toujours été constituées et qui ne se réunissaient pas souvent. Depuis 1994, leurs réunions sont plus fréquentes, mais leur activité varie fortement selon les régions. En 2005, les CRSA ont tenu 46 réunions, 361 entreprises de TRM ont été présentées, et 234 sanctionnées². Ce chiffre peut paraître faible au regard de ce que l'on sait du comportement infractionniste des entreprises de transport routier. Mais ce qui paraît surtout significatif est que, sur les 361 entreprises poursuivies, 296 l'ont été pour non-respect des conditions d'accès à la profession et 65 pour comportement infractionniste ; 176 ont été sanctionnées pour non-respect des conditions d'accès (dont 152 pour non-respect de la condition financière, 23 pour non-respect de la condition de capacité professionnelle et 1 pour non-respect de la condition d'honorabilité) et 58 seulement pour comportement infractionniste.

De façon très majoritaire, les entreprises déferées devant les CRSA et sanctionnées par elles sont, de l'avis de ceux qui en connaissent bien le fonctionnement, des entreprises éprouvant de sérieuses difficultés financières (ou incapables de

dises. La réponse des parquets aux procès-verbaux dressés par les acteurs du contrôle routier, rapport de recherche réalisé dans le cadre du PREDIT 2.

1 - Cf. dans cette partie, chapitre 2, section 3.

2 - Cf. annexe 19 : « Le fonctionnement des CRSA ».

recruter un titulaire de l'attestation de capacité), promises à disparition dans un délai assez bref. Le passage en CRSA ne fait qu'accélérer de quelques mois cette disparition. Ce constat montre que si l'on s'orientait, comme il est suggéré plus haut, vers une substitution des sanctions administratives aux sanctions pénales, il faudrait revoir profondément les modes de fonctionnement des CRSA, sans doute leur composition et la liste des sanctions qu'elles peuvent prononcer.

4. Vers une dépenalisation ?

La recherche d'une plus grande efficacité du dispositif de sanction passe sans doute par une « dépenalisation ». Mais la réflexion amorcée sur cette question montre que les choses ne sont pas simples. En l'état, les principes suivants pourraient fonder la définition d'un nouveau système qui s'appuierait d'une part sur des sanctions aux infractions considérées isolément, et d'autre part sur la sanction des comportements infractionnistes.

S'agissant des infractions « isolées » dont les procès-verbaux actuellement sont transmis aux parquets, une distinction pourrait être faite entre les infractions les plus graves, celles qui mettent directement en danger la vie d'autrui et devraient rester des délits, et les autres. Celles qui ne mettent pas en cause la sécurité des personnes, et en particulier les infractions à caractère économique, pourraient être requalifiées en contraventions de classe 4 ou 5 (certaines sont déjà des infractions de classe 5), ou perdre le caractère d'infraction pénale pour faire l'objet de sanctions administratives pécuniaires. Un tel reclassement aurait l'avantage de désencombrer les tribunaux et d'éviter que les poursuites ne soient trop souvent abandonnées.

La question se pose de savoir s'il faut substituer aux sanctions pénales des classes 4 et 5 (infractions actuellement classées dans ces catégories, ou infractions qui résulteraient de la déqualification de délits comme évoqué ci-dessus) des sanctions administratives. La procédure de l'amende forfaitaire est compatible avec l'exigence d'une sanction rapide, voire immédiate. La substitution de sanctions administratives aux sanctions pénales n'aurait aucun sens si elle conduisait à reconstruire des dispositifs identiques n'offrant aucun avantage supplémentaire du point de vue de l'efficacité ou de la simplicité. Il semble cependant que des avantages puissent exister : les sanctions administratives permettraient d'établir une plus juste gradation des sanctions en fonction de la gravité de l'infraction que l'amende pénale ; on peut aussi supposer que l'organe qui prononcera ces sanctions comportera des spécialistes de l'activité de transport plus compétents que les magistrats pour juger des circonstances dans lesquelles l'infraction a été commise et apprécier sa gravité.

S'agissant des sanctions relatives aux comportements infractionnistes (infractions graves et répétées), nous avons vu qu'elles font déjà l'objet de sanctions administratives décidées par le préfet après avis des CRSA. Ces sanctions

consistent en la suspension ou le retrait définitif de copies de licences pouvant conduire, si la totalité des licences dont dispose l'entreprise lui est retirée, à sa radiation du registre des transporteurs et des loueurs.

Le dispositif actuel paraît peu efficace puisque le nombre des entreprises déférées devant les CRSA est faible au regard de ce que l'on sait du comportement infractionniste des transporteurs (65 entreprises de TRM en 2005, dont 58 sanctionnées).

Plusieurs pistes d'amélioration peuvent être envisagées concernant plus particulièrement :

- le champ des infractions prises en compte par la CRSA (intégration des infractions à l'hygiène et la sécurité par exemple) ;
- les conditions de saisine de la CRSA : on peut envisager que les Directions régionales du travail du transport (DRTT) puissent, comme les DRE, soumettre des dossiers à la CRSA ;
- les sanctions possibles : on peut envisager de condamner l'entreprise à suivre des stages de formation, de la condamner à une amende, de retirer à son gestionnaire l'attestation de capacité, etc. ;
- le suivi des sanctions : à l'heure actuelle, le préfet peut suivre ou non l'avis des CRSA et diverses considérations peuvent le conduire à ne pas donner suite aux sanctions proposées ; on peut envisager que le préfet soit lié par l'avis de la CRSA ou, au minimum, qu'il doive justifier une décision contraire ;
- la composition des CRSA : la présence d'experts indépendants des organisations professionnelles et de l'administration doit être envisagée. La composition devrait être telle que les CRSA constituent un véritable collège d'experts pouvant analyser en profondeur la situation des entreprises, faire la distinction entre les entreprises qui commettent des erreurs mais sont susceptibles de se corriger et celles qui pratiquent la fraude de manière systématique pour se maintenir sur le marché, entre les entreprises qui sont confrontées temporairement à une situation difficile et celles dont la situation financière ne permet pas d'espérer un redressement, etc. Certains envisagent même, en se référant à des exemples étrangers, que les CRSA prennent le statut d'autorité administrative indépendante.

Toutes ces pistes doivent être étudiées plus avant, mais les enjeux liés à un meilleur fonctionnement de la chaîne de contrôle-sanction justifient pleinement que des réflexions approfondies soient menées dans les meilleurs délais.

Conclusion

Le travail du groupe Développement, compétitivité et emploi a permis de relever des informations essentielles, dont la plupart étaient certes connues, mais que les statistiques rassemblées, malgré leurs limites, permettent de fonder plus rigoureusement : la domination croissante du mode routier, le caractère dualiste du secteur (moins « atomistique » qu'on le dit parfois), l'évolution peu favorable des résultats des entreprises, la forte dégradation de la part de marché du pavillon français dans les échanges internationaux, ainsi que la forte croissance du cabotage, l'infléchissement de la courbe des emplois, etc.

Ces informations ne permettent pas de répondre à toutes les questions posées, et notamment n'apportent que des réponses partielles aux deux questions essentielles : quels sont les facteurs expliquant la dégradation de la part de marché du pavillon français ? et quelles sont les causes de l'évolution défavorable de l'emploi ? Mais elles ont permis d'ouvrir la réflexion sur les recommandations à formuler.

S'agissant de la perte de parts de marché du pavillon français à l'international et en transport national (cabotage), qui est certainement une des causes de l'inflexion du marché de l'emploi, les pistes sont nombreuses, nous les avons évoquées. Certains estiment que le pavillon français n'a pas d'avenir, et qu'il faut aider les entreprises à se replier sur le marché national, ou encore faciliter leur implantation à l'étranger. Il est clair que ces deux orientations n'apporteraient pas la réponse attendue au problème des emplois. Il faut donc rechercher les solutions permettant aux entreprises françaises de résister à la concurrence des autres pavillons.

Il est évident que, à terme, l'harmonisation dans le cadre de l'Union européenne des dispositifs, notamment en matière sociale et fiscale, doit être recherchée, et que le gouvernement doit appuyer avec énergie les propositions allant en ce sens. Il est toutefois clair qu'on ne peut attendre que cette harmonisation soit achevée... si elle l'est un jour !

Si l'objectif est d'aider les entreprises françaises de transport routier de marchandises à réaliser des gains de productivité, on peut imaginer de soutenir leurs efforts pour se doter d'une flotte plus productive (la question du passage à des véhicules de poids et dimensions plus importants doit être étudiée sous ses différents aspects) et plus économe en carburant, pour promouvoir les pratiques de conduite économique, pour développer à un rythme plus rapide les systèmes d'information qui sont source à la fois de gains de productivité et d'amélioration de la qualité de service, pour favoriser les regroupements voire la collaboration entre entreprises...

Mais puisque le handicap dont elles souffrent a pour origine principale un différentiel de coût salarial, on ne peut éluder la question d'une modification de

la réglementation française sur le temps de travail et son rapprochement – sinon son alignement – avec les règles européennes.

Sur le plan fiscal, il faut sans doute rechercher un équilibre différent entre les impôts et taxes que payent les entreprises françaises. Le système en vigueur est fondé sur une taxation relativement élevée du gazole à laquelle les véhicules étrangers circulant sur le réseau national peuvent échapper en faisant le plein hors de nos frontières. Une tarification de l'usage des infrastructures, pouvant s'inspirer du modèle allemand, compensée pour les transporteurs français par un allègement d'autres impôts et taxes, répartirait plus équitablement entre véhicules français et véhicules étrangers une charge globale de niveau inchangé.

Mais les informations dont ce rapport fait état et l'analyse à laquelle il procède montrent à l'évidence que la perte de parts de marché des transporteurs français à l'international, la diminution du rythme des créations d'emploi, voire la baisse du nombre des emplois, renvoient à un problème plus général, celui de la situation économique difficile du secteur dont témoignent la faiblesse et la dégradation des résultats. Or cette situation n'est pas nouvelle, même si le transport routier a bénéficié, certaines années, de quelques embellies. Depuis vingt ans, le transport routier de marchandises vit en situation de crise larvée. En fonction de la conjoncture économique générale, de l'évolution du prix du gazole et d'autres événements qui font varier les coûts, cette situation s'améliore, comme en 2006, ou au contraire se détériore. L'État intervient alors sous la pression des organisations professionnelles en accordant des aides ou des allègements de charge, en adoptant ou en faisant adopter par le Parlement des textes nouveaux censés apporter, par un aménagement juridique, la réponse à tel ou tel problème vécu par les transporteurs. Mais il est fréquent que ces textes soient pris dans l'urgence, qu'ils soient juridiquement fragiles et surtout que l'impossibilité d'en contrôler l'application les rende inefficaces. Dans le cas le plus favorable, ces textes répondent à la question du moment, mais ils peuvent ne pas constituer la meilleure réponse sur le long terme.

Il est nécessaire que l'État s'intéresse au fonctionnement et aux résultats d'un secteur aussi important que le transport routier de marchandises, mais la réflexion sur les modalités de ses interventions, jusqu'alors peu efficaces, n'en est pas moins justifiée. Les aides financières et les allègements de charges, dans la mesure où ils sont autorisés par les règlements européens, peuvent permettre de franchir une mauvaise passe et faciliter les adaptations nécessaires ; ils ne peuvent être conçus comme un moyen durable d'équilibrer les comptes des entreprises. Par ailleurs, le droit est à lui seul incapable de corriger des déséquilibres économiques fondamentaux.

L'objectif vers lequel tendre est, à l'opposé de la situation que nous venons de décrire, celui d'un secteur dégageant une marge de rentabilité normale, fonctionnant sans aides durables de l'État, dans le respect, nécessaire à l'efficacité de la concurrence, des « règles du jeu ». Il est plus facile de définir cet objectif que de dire comment s'en approcher. Il n'existe pas UNE solution, il faut concevoir plutôt un ensemble de mesures convergentes inspirées par l'idée que le secteur des transports doit fonctionner conformément à la logique d'une économie de marché.

On a proposé, au fil du rapport, un certain nombre d'orientations qui concernent notamment :

- *la recherche d'un meilleur respect des conditions d'exercice de la profession.* Aux arguments que nous avons développés concernant en particulier la condition financière, on peut ajouter que pour que le comportement des entreprises soit conforme à la logique de l'économie de marché, il faut qu'elles aient le souci de la rentabilité des capitaux qu'elles risquent dans leur activité. La sous-capitalisation avérée des entreprises de transport est une des raisons pour lesquelles certains transporteurs raisonnent plus souvent en chiffre d'affaires qu'en marge, et acceptent des tarifs qui sont insuffisants pour couvrir leurs charges. L'exigence de capacité financière est donc, pour cette raison et pour d'autres développées précédemment, une disposition essentielle : il faut réfléchir aux dispositions à prendre pour qu'elle soit mieux respectée ;
- *la réforme du système des sanctions.* La concurrence, si elle est excessive, engendre des comportements nuisibles voire suicidaires pour l'ensemble du secteur. C'est sous la pression de cette concurrence que les transporteurs acceptent des conditions de marché incompatibles avec le respect de règles qui visent à protéger la sécurité, les conditions de travail des salariés, etc. Il faut donc mettre en place des dispositifs efficaces de contrôle et de sanction, et impliquer davantage les chargeurs dans la responsabilité qui est la leur lorsqu'ils imposent des conditions incompatibles avec le respect de ces règles.

Quelles que soient la réglementation et la régulation d'un secteur mis en place par l'État, ce sont en dernière analyse les hommes et les femmes de l'entreprise qui, par leur intelligence, leur savoir-faire, la manière dont ils mènent le dialogue social, leur capacité à s'approprier les technologies nouvelles, peuvent la transformer en une entreprise gagnante. L'État peut contribuer à créer un état d'esprit et des conditions favorables à cet objectif.

Annexes

Annexe 1 - Composition du groupe Développement, compétitivité et emploi

1. Composition

Président et rapporteur

Maurice Bernadet, professeur, Laboratoire d'économie des transports

avec la collaboration de **Denise Ravet**, chargée de mission, Laboratoire d'économie des transports et Centre d'analyse stratégique

Membres

Claude Abraham, président de la mission Transport routier de marchandises

Dominique Auverlot, coordinateur de la mission Transport routier de marchandises

Luc Baumstark, rapporteur général de la mission Transport routier de marchandises

Experts

Alain Bonnafous, directeur, Institut national des sciences de l'Homme

Philippe-Pierre Dornier, professeur, Essec

Michel Fève, président du Conseil économique et social de la région Île-de-France (CESRIF)

Alain Gille, président du Conseil national des transports

Claude Gressier, président de la section Affaires économiques, Conseil général des Ponts et Chaussées

Michel Hirou, Comité national routier

Sammy-Marc Saadia, ancien chef de l'Inspection générale de la main-d'œuvre et des transports

Jacques Sicherman, président, Comité national routier

Collège des administrations

Jean-Jacques Becker, sous-directeur, ministère des Transports – DAEI/SES

Pascale Buch, sous-directrice, ministère de l'Équipement – DTMRF

Alain Correia, responsable transports, SGAE

Anne-Marie Falcot, ministère des Finances

Bertrand Galtier, sous-directeur, ministère de l'Écologie et du Développement durable – D4E
Rodolphe Gintz, chef de bureau, ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie – DB
Florence Gourgeon, sous directrice, ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie – DB
Frédérique Khider-Godard, ministère des Finances
Marie-Christine Lepetit, directrice de la législation fiscale, ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie
Philippe Maler, adjoint au directeur, ministère de l'Équipement – DTMRF
Grégoire Marlot, chef de bureau, ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie – DGTPE
Thierry Ménager, responsable PIPAME, ministère de l'Économie – DGE
Jean-Dominique Paoli, DGMT
Eddy Queval, chargé d'étude, DGT
Alain Rochebloine, chargé d'étude, DGT
Jean-Marie Saunier, sous-directeur, ministère des Transports – DAEI/SES
Laure Tourjansky, chef de bureau, ministère de l'Écologie et du Développement durable – D4E
Valérie Ulrich, adjoint au chef de bureau, DARES
Daniel Vasseur, sous-directeur, ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie – DGTPE

2. Personnalités auditionnées

Les organisations professionnelles

Florence Berthelot, FNTR
François Branche, FNTR
Jean-Paul Deneuille, FNTR
Alain Fauqueur, TLF
Stéphane Levesque, TLF
Patrick Vermot-Desroches, FNTR

Les organisations syndicales

Gérard Apruzzese, FO
Thierry Cordier, FGTE-CFDT
Dominique Cornil, CGT
Philippe Crombet, CFTC
Maxime Dumont, FGTE-CFDT
Jacky Labelle, FGTE-CFDT
Eddie Langlace, CFTC
Dominique-Sophie Liot, CFE-CGC
Patrick Vancreayenest, CGT

Autres

Laure Matignier (MEDAD/DAJIL)

Madeline Arini (MEDAD/DAJIL)

Marc Rouchayrole (MEDAD/DAJIL)

Véronique Vica (MEDAD/DGMT/DTMRF/TR3)

Muriel Bouldouyre (MEDAD/DGMT/DTMRF/TR3)

Jean-Pierre Berthet (MEDAD/DRTT Rhône-Alpes)

Isabelle Bon-Garcin, professeure à l'université Lumière Lyon 2

Daniel Chabanol, Conseil d'État, président de la CSA nationale

Philippe Delebecque, professeur à l'université Paris 1

Christian Maisonnier, directeur adjoint à la DRE Rhône-Alpes

Marc Rouchayrole, magistrat détaché au ministère de l'Équipement, sous-directeur de l'Éthique et du Droit privé

Marie Tilche, rédactrice en chef du *Bulletin des transports et de la logistique*

Annexe 2 - L'activité du transport routier et de la logistique

L'activité du transport mesuré en tonnes chargées et en tonnes-kilomètres

(chiffres publiés dans le Mémento de statistiques des transports)

Les graphiques qui suivent reposent sur les statistiques publiées par le SESP dans le *Mémento de statistiques des transports*¹. Selon les modes, les sources sont les suivantes :

- transport ferroviaire : SNCF
- transport routier : SESP (Enquête TRM)
- transport fluvial : Voies navigables de France

Quant à la signification des chiffres, les précisions suivantes doivent être apportées :

S'agissant de la définition du transport national et du transport international :

- transport national : il s'agit des transports dont l'origine et la destination sont situées sur le territoire national ;
- transport international : il s'agit des transports dont l'origine ou la destination (ou les deux dans le cas du transit) sont situées à l'extérieur du territoire national.

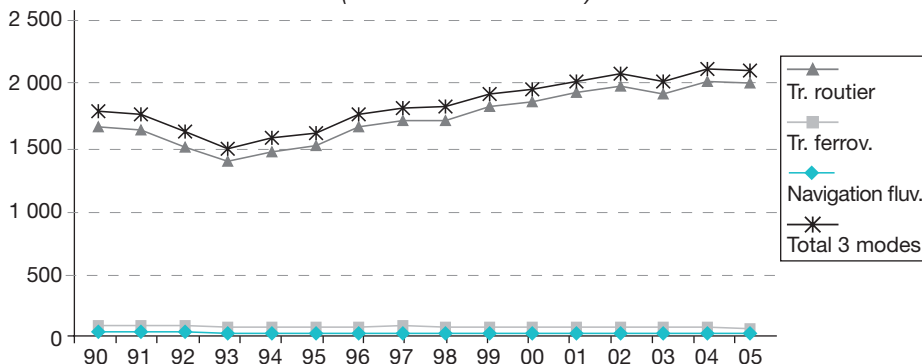
S'agissant de la signification des chiffres selon les modes :

- transport ferroviaire : il s'agit du transport réalisé par la SNCF qui, pour les années considérées, se confond avec les chiffres du transport réalisé sur le réseau national. Le graphique relatif au transport ferroviaire international ne comprend pas le trafic de transit ;
- transport routier : il s'agit du seul transport réalisé par les véhicules immatriculés en France ; pour l'international, il ne comprend pas le trafic de transit réalisé par des véhicules français. Les chiffres du mode routier ne tiennent donc pas compte des transports effectués par des véhicules immatriculés à l'étranger, qu'il s'agisse du transport de cabotage pour le transport national ou des transports sur importation et sur exportation ou en transit pour le transport international ;
- transport fluvial (navigation intérieure). Les chiffres sont ceux du transport sur le réseau national et comprennent donc le transport réalisé par des bateaux immatriculés à l'étranger.

On constate donc que les chiffres ne sont pas strictement comparables. Ils sont tous hors transit, mais le transit n'a pas la même importance relative selon les modes (cf. la remarque en fin d'annexe). Les chiffres du mode routier sont clairement sous-estimés par rapport aux deux autres modes, puisqu'ils ne comprennent pas les transports réalisés sous pavillon étranger.

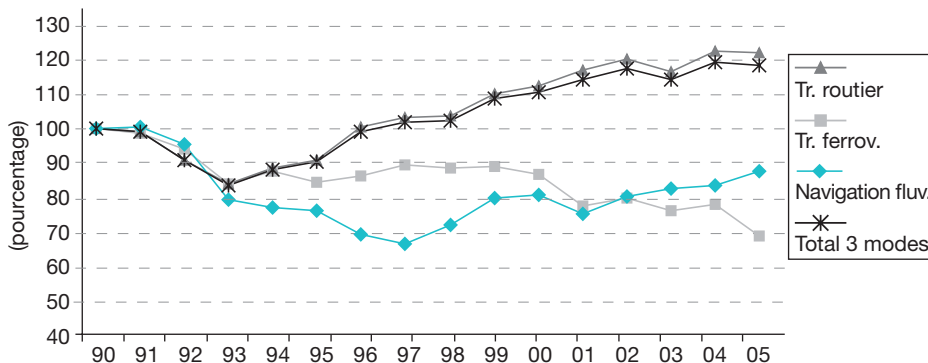
1 - Cf. http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=46.

Graphique n° 37
Évolution du tonnage chargé en transport national
 (en millions de tonnes)



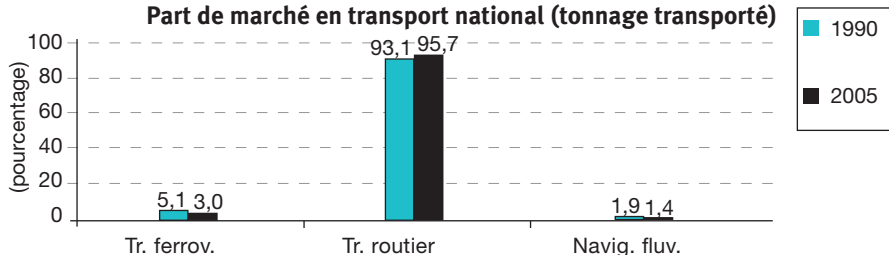
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Graphique n° 38
Évolution du tonnage chargé en transport national
 (en indices base 100 en 1980)



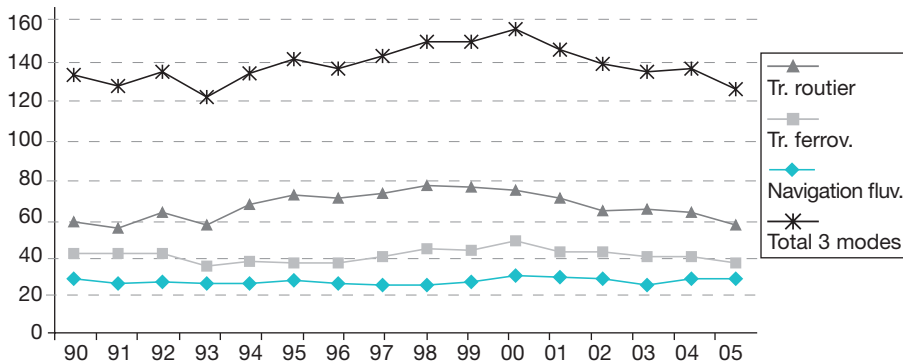
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Graphique n° 39
Part de marché en transport national (tonnage transporté)



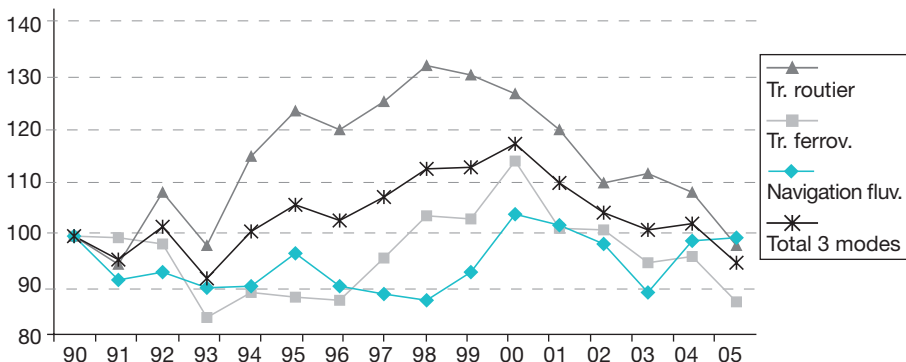
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Graphique n° 40
Évolution du tonnage transporté en transport international
 (en millions de tonnes)



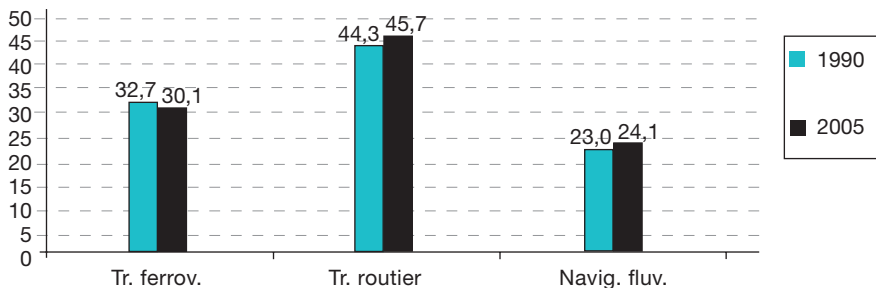
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Graphique n° 41
Évolution du tonnage transporté en transport international
 (en indices base 100 en 1980)



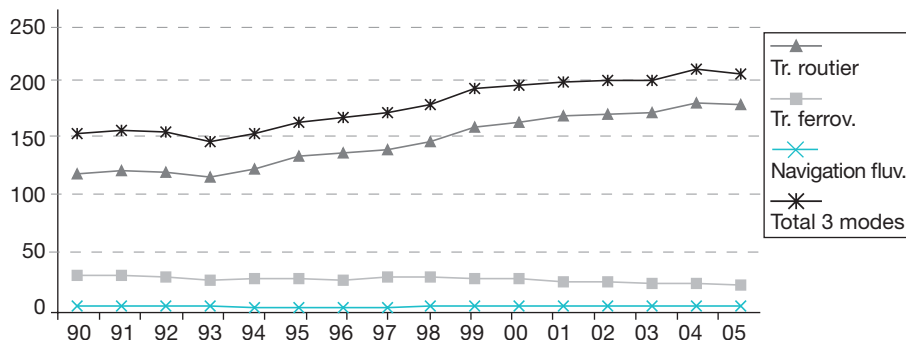
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Graphique n° 42
Part de marché en transport international (tonnage transporté)



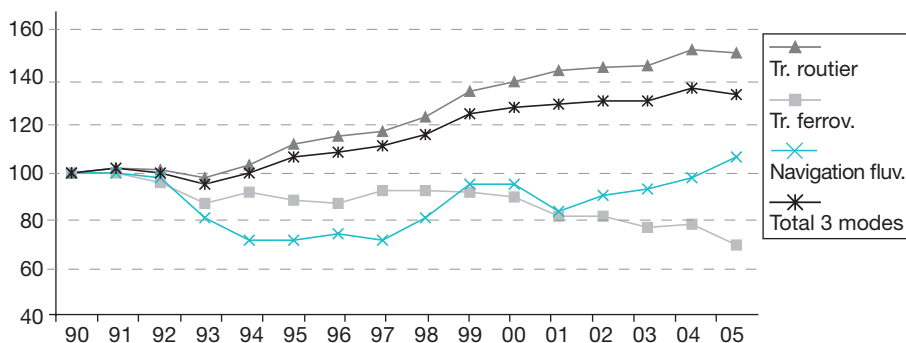
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Graphique n° 43
Évolution du tonnage kilométrique en transport national
 (en milliards de tonnes)



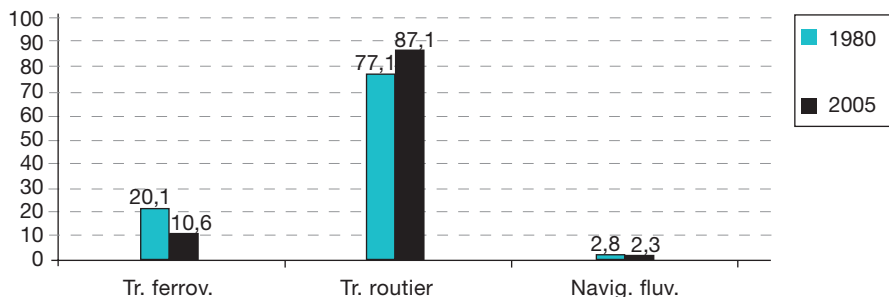
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Graphique n° 44
Évolution du tonnage kilométrique en transport national
 (en indices base 100 en 1980)



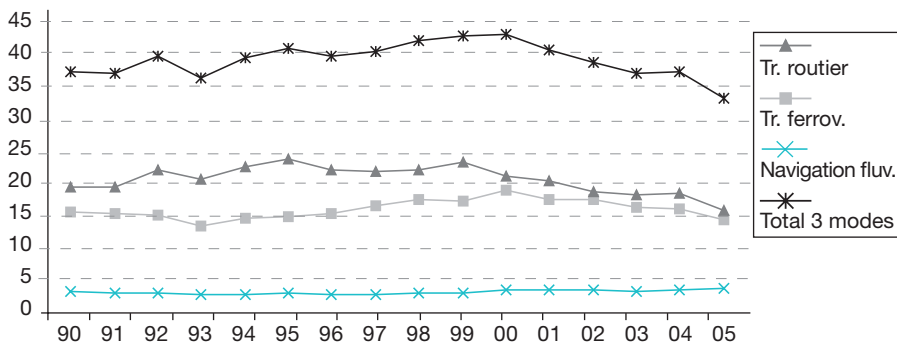
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Graphique n° 45
Part de marché en trafic national (tonnage kilométrique)



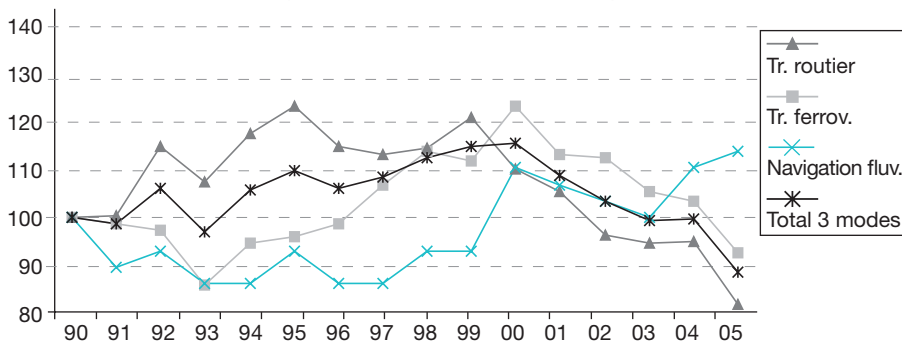
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Graphique n° 46
Évolution du tonnage kilométrique en transport international
 (en milliards de tonnes-kilomètres)



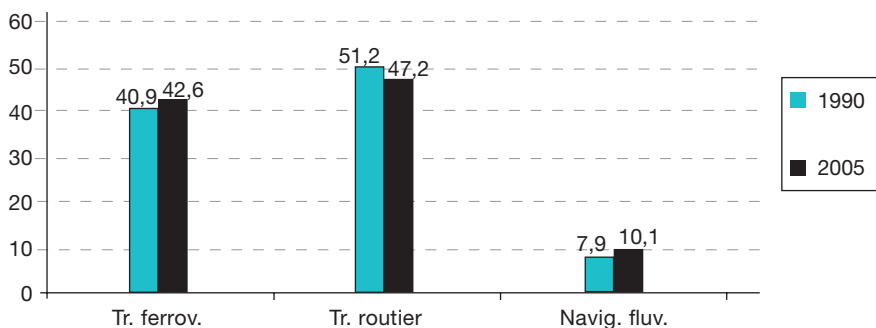
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Graphique n° 47
Évolution du tonnage kilométrique en transport international
 (en indices base 100 en 1980)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Graphique n° 48
Part de marché en transport international (tonnage kilométrique)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Remarque complémentaire s'agissant du transit

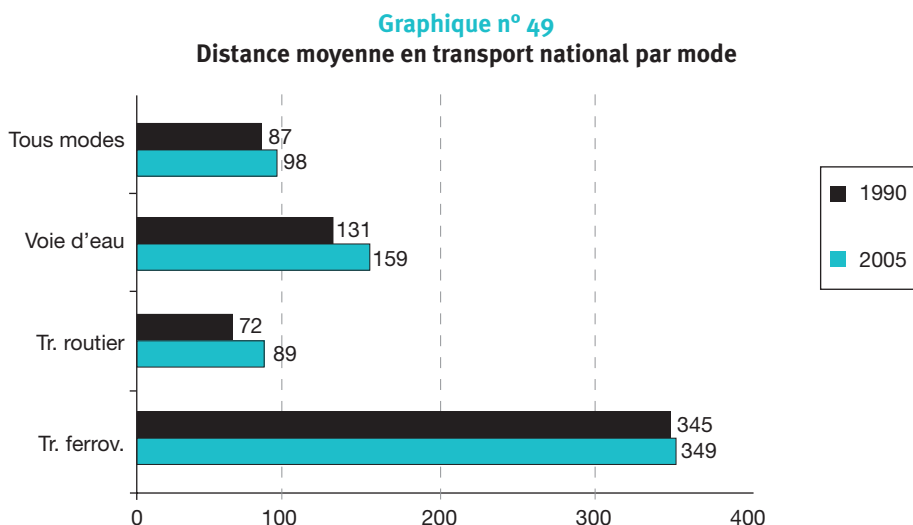
Le transit ferroviaire se situe à 7,5 millions de tonnes en 2005 mais il est passé par 14,9 millions en 1997 et était encore à 12,6 millions de tonnes en 2001. Il représente 5,2 milliards de tonnes-kilomètres (t-km) en 2005 (12,8 % de son trafic total). Il était à peu près au même niveau en 1990 (5,7 milliards de t-km), mais il est passé par 10,2 milliards en 1998.

Le transit par des véhicules routiers immatriculés en France est faible, de l'ordre de 1 million de tonnes. En tonnes-kilomètres, il a décru, passant de 2 milliards de t-km en 1992 à 0,5 milliard en 2002. Ces chiffres ne sont plus communiqués depuis quelques années.

Le transit fluvial variait entre 10 millions et 12 millions de tonnes. Il se situait aux alentours de 2,7 milliards de t-km dans les années 1998-2001, mais l'importance de ce chiffre s'expliquait par le trafic sur le Rhin.

Distances moyennes de transport

En rapportant les tonnes-kilomètres aux tonnes chargées, on obtient la distance moyenne de transport. Pour le transport national, cela donne le graphique n° 49 :



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Ces distances moyennes sont la conséquence d'une répartition très différente des trafics selon les tranches de distance. En tonnes chargées et en tonnes-kilomètres la répartition est donnée dans le tableau n° 12, pour 2004.

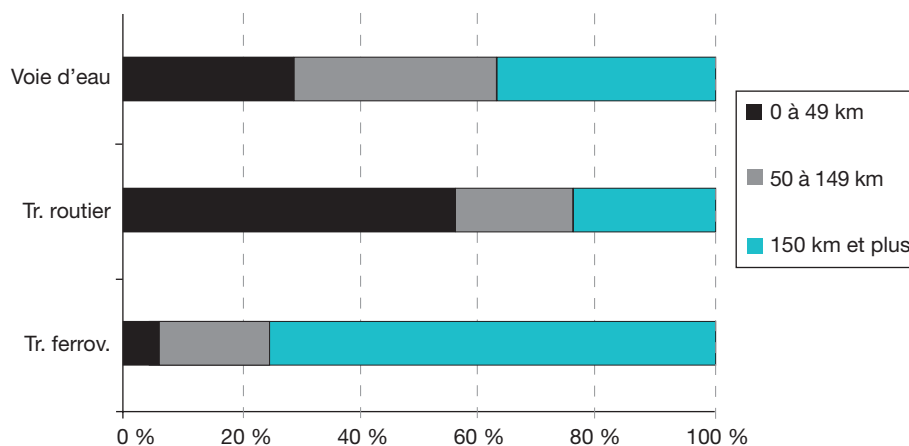
Tableau n° 12
Répartition des trafics selon les tranches de distance

	Ferroviaire	Routier	Voie d'eau
En tonnes			
0 à 49 km	5,9	56,8	28,8
50 à 149 km	18,6	20,9	34,2
150 km et plus	75,5	22,3	37,0
Total	100,0	100,0	100,0
En tonnes-kilomètres			
0 à 49 km	0,4	10,6	4,8
50 à 149 km	4,7	16,6	23,2
150 km et plus	94,9	72,8	72,0
Total	100,0	100,0	100,0

Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

D'où les graphiques suivants :

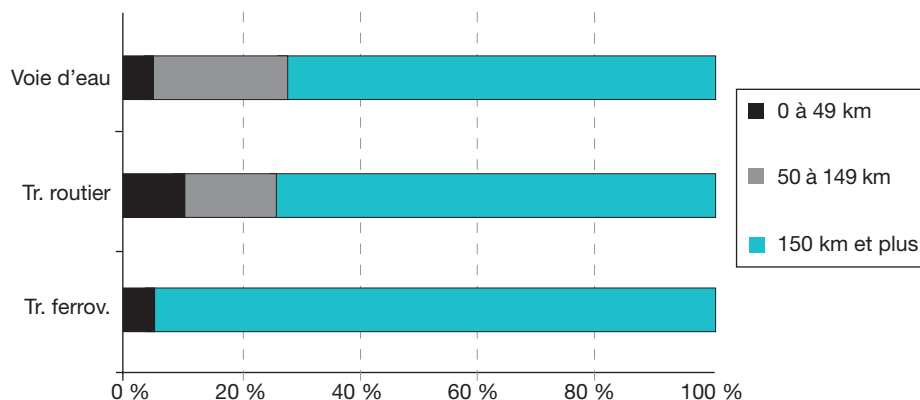
Graphique n° 50
Répartition des tonnes chargées selon la distance de transport



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Graphique n° 51

Répartition du tonnage kilométrique selon la distance de transport



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP dans le Mémento de statistiques des transports

Annexe 3 - L'activité du transport routier et de la logistique

L'activité du transport mesuré en tonnes-kilomètres

(chiffres publiés dans les *Comptes des transports de la Nation*)

Dans les *Comptes des transports de la Nation*¹, le SESP publie des statistiques relatives aux tonnes-kilomètres produites par les différents modes de transport terrestres qui sont à la fois moins et plus complètes que celles figurant dans le *Mémento de statistiques des transports*. Les chiffres concernent les transports intérieurs, c'est-à-dire les transports dont le parcours est situé sur le territoire national. Ils comprennent par conséquent :

- les transports nationaux ;
- la partie sur territoire national des transports sur importation et sur exportation ;
- la partie sur territoire national du transit.

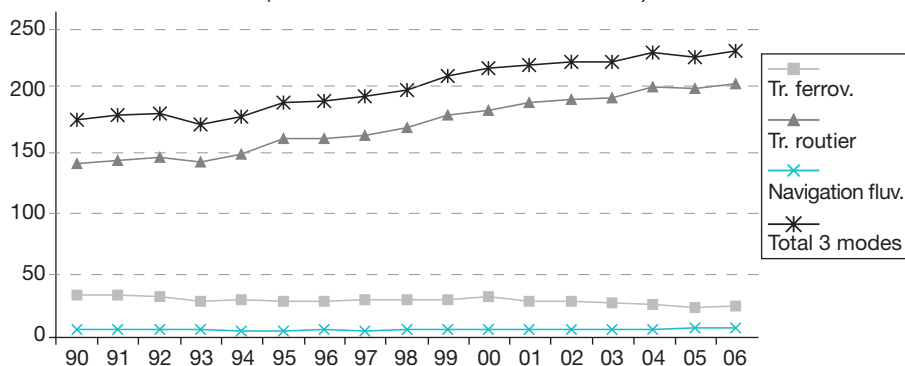
Ces statistiques sont moins complètes que celles du *Mémento* puisque la mesure n'est effectuée qu'en tonnes-kilomètres. Mais elles sont aussi plus complètes puisqu'elles intègrent, au côté des transports réalisés par les véhicules de plus de 3,5 tonnes immatriculés en France que reprenait le *Mémento*, une estimation des transports réalisés par les VUL d'une part et les transports réalisés sur le territoire national par les véhicules immatriculés à l'étranger, y compris le cabotage, d'autre part. Les sources (et donc la signification des chiffres) sont les mêmes que celles des chiffres publiés dans le *Mémento*.

Les transports réalisés par les VUL résultent d'estimations à partir du *Bilan de la circulation routière*. Les transports réalisés par les véhicules étrangers résultent d'estimations réalisées selon une procédure adoptée par le SESP il y a plusieurs années, s'appuyant notamment sur l'enquête *Transit* de 1993, actualisée à partir de données des douanes, des enquêtes TRM réalisées à l'étranger et des mesures de la circulation réalisées par le SETRA. Ces chiffres doivent être prochainement révisés, en tenant compte des résultats de l'enquête *Transit* de 2004, du sondage de la circulation 2004 et de l'amélioration des résultats des enquêtes TRM étrangères, tant du point de vue de la qualité que de leur champ. Cette révision devrait se traduire par une majoration des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français par les véhicules étrangers. Le rapport de la Commission des comptes pour 2006 annonce déjà, s'agissant du transit par le pavillon étranger : « Les travaux menés en 2007 dans la perspective d'un rebasement font état d'un niveau supérieur à 60 Gt-km », alors que le chiffre inscrit sous cette rubrique pour 2006 était de 56,2 Gt-km. S'agissant du transport international, le même rapport indique : « Les travaux réalisés en 2007 font état d'un niveau de 46,3 Gt-km », alors que le chiffre correspondant dans les Comptes de 2006 était de 31,0 Gt-km.

1 - Voir http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/xls/Annexes_M - Transports_de_marchandises_cle5d1bed-1.xls.

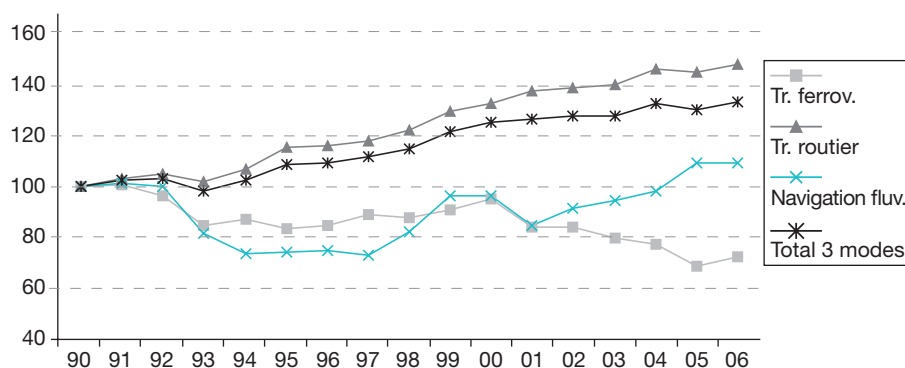
Si les chiffres du *Mémento* ont l'avantage de permettre de rapprocher les données en tonnes et celles en tonnes-kilomètres, ils ont l'inconvénient de sous-estimer le poids du transport routier, ce qui n'est pas le cas (ou moins le cas) des chiffres publiés dans les *Comptes des transports de la Nation*.

Graphique n° 52
Évolution du tonnage kilométrique en transport national
 (en milliards de tonnes-kilomètres)



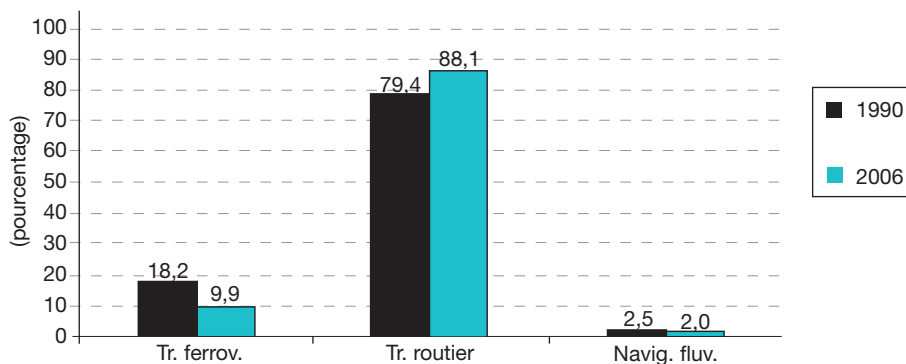
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les *Comptes des transports de la Nation*

Graphique n° 53
Évolution du tonnage kilométrique en transport national
 (en indices base 100 en 1990)



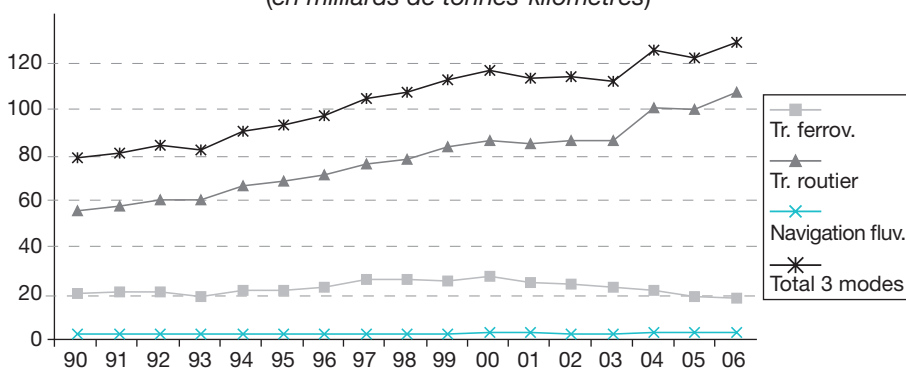
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les *Comptes des transports de la Nation*

Graphique n° 54
Part de marché en trafic national (tonnage kilométrique)



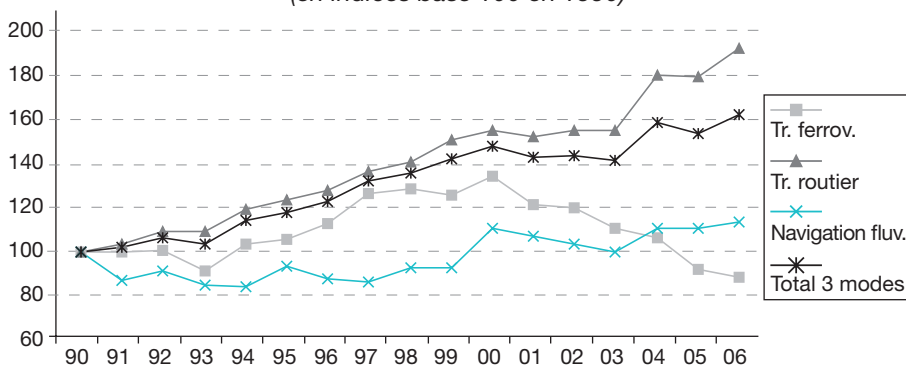
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les Comptes des transports de la Nation

Graphique n° 55
Évolution du tonnage kilométrique en transport international
(en milliards de tonnes-kilomètres)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les Comptes des transports de la Nation

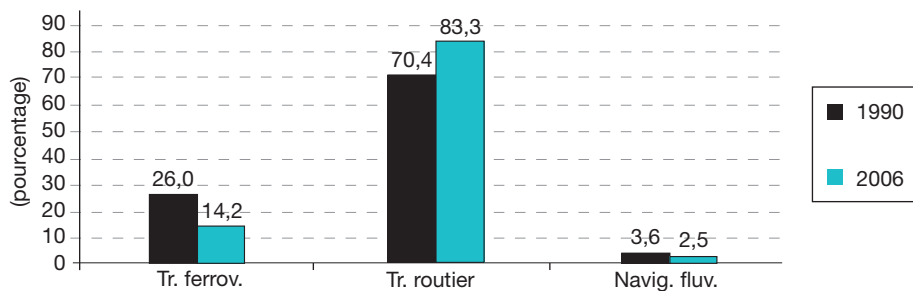
Graphique n° 56
Évolution du tonnage kilométrique en transport international
(en indices base 100 en 1990)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les Comptes des transports de la Nation

Graphique n° 57

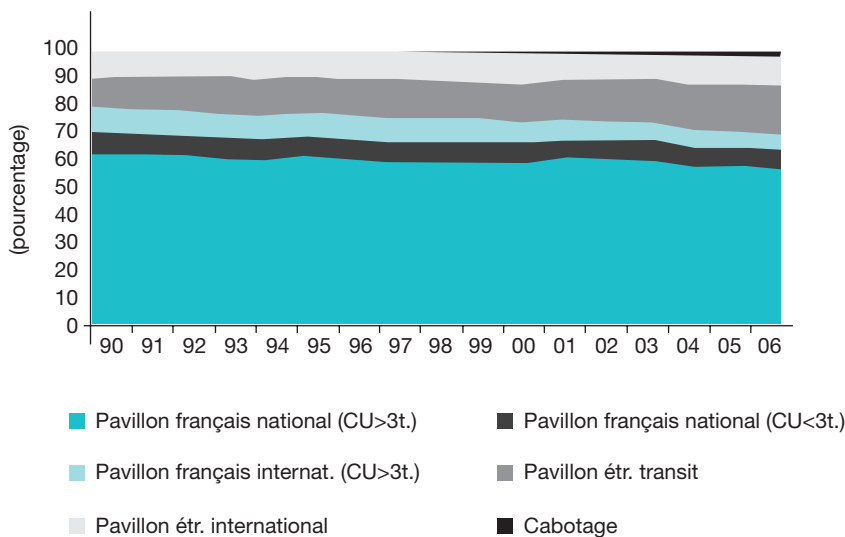
Part de marché en transport international (tonnage kilométrique)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les Comptes des transports de la Nation

Graphique n° 58

Composantes du transport routier
Hors transit par véhicules français (négligeable)



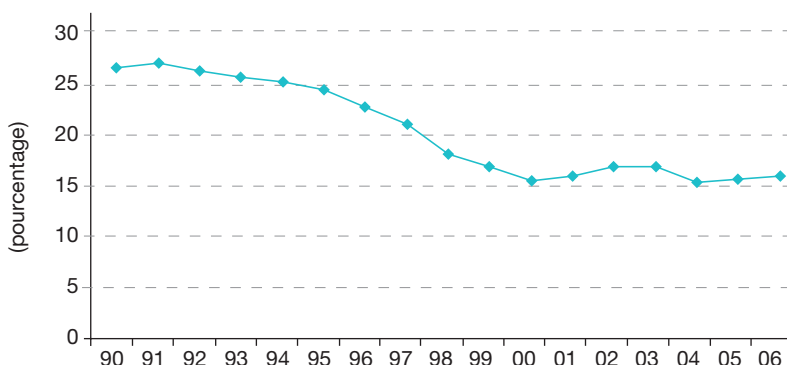
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les Comptes des transports de la Nation

Annexe 4 - L'activité du transport routier et de la logistique

La répartition du transport routier entre compte propre et compte d'autrui

Les graphiques suivants reposent sur les statistiques publiées par le SESP dans les *Comptes des transports de la Nation*, et plus précisément dans les annexes du *Rapport sur les comptes de 2005*¹. Ces chiffres résultent de l'exploitation de l'enquête TRM qui porte sur le transport à la fois pour compte propre et pour compte d'autrui. Ils concernent le transport intérieur réalisé par les véhicules immatriculés en France de charge utile supérieure à 3,5 tonnes.

Graphique n° 59
Part du compte propre dans le transport intérieur de marchandises
(en tonnes-kilomètres)

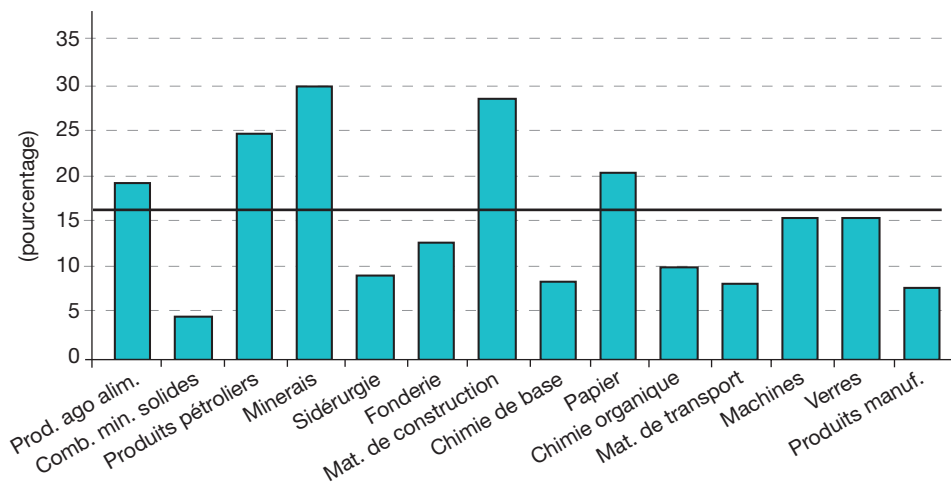


Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les *Comptes des transports de la Nation*

1 - Voir http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/xls/Annexes_M_-_Transports_de_marchandises_cle5d1bed.xls.

Graphique n° 60

Part du compte propre selon la nature des marchandises en 2006



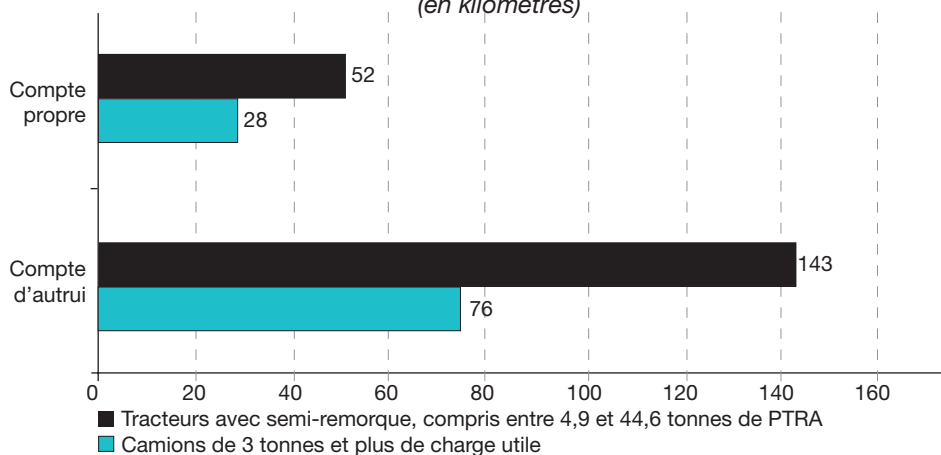
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les Comptes des transports de la Nation

Les distances moyennes de transport en compte d'autrui et en compte propre

Les graphiques ci-après sont établis à partir des statistiques du *Mémento*. Elles concernent le transport national et la partie française des trajets internationaux (transit exclu) pour l'année 2004.

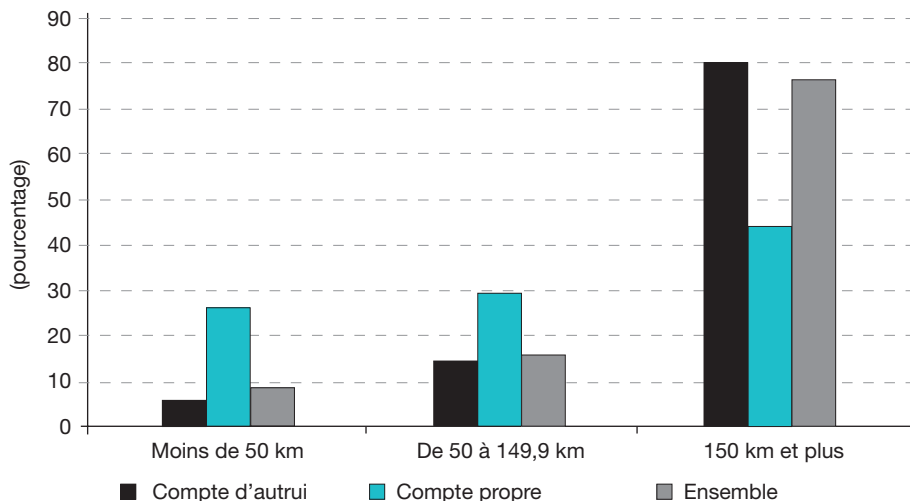
Graphique n° 61

Distance moyenne de transport en charge en 2004 (en kilomètres)



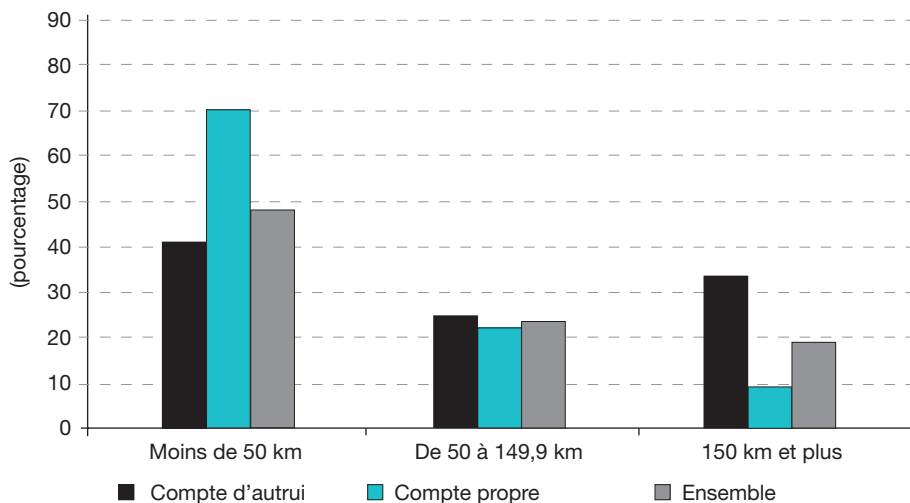
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 62
Répartition des tonnes-kilomètres transportées par tracteurs,
par tranches de distance



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 63
Répartition des tonnes transportées par tracteurs, par tranches de distance



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP

Annexe 5 - L'activité du transport routier et de la logistique La production au prix de base, mesurée en valeur

La mesure en unités physiques (tonnes transportées ou tonnage kilométrique produit) de l'activité de transport de marchandises est peu satisfaisante du point de vue économique, car la valeur des prestations est très variable d'un mode à l'autre, voire à l'intérieur d'un même mode. La valeur du transport d'une tonne-kilomètre est beaucoup plus forte en transport routier qu'en transport ferroviaire, et, dans le transport routier, en messagerie qu'en transport de lot. Si l'on raisonne en valeur, l'image de la répartition modale est donc sensiblement différente de celle qu'on obtient en mesurant l'activité des modes en tonnes chargées ou en tonnes-kilomètres.

La mesure en valeur a par ailleurs l'avantage de permettre de comparer l'activité de tous les modes, alors qu'il n'y a guère de sens à comparer, en raisonnant en tonnes ou en tonnes-kilomètres, l'activité de modes aussi différents, du point de vue des caractéristiques physiques (distances, capacité de chargement, etc.), que le transport aérien ou maritime d'une part et le transport routier ou ferroviaire d'autre part.

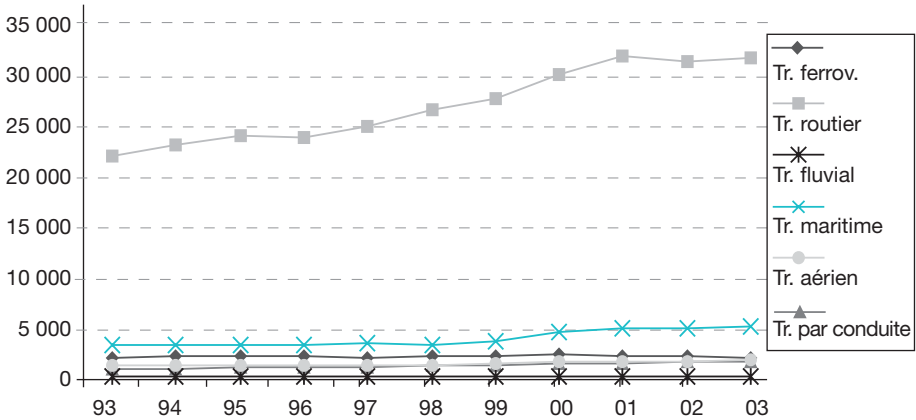
La production en valeur des branches et sous-branches est publiée dans les *Comptes des transports de la Nation*. Elle concerne exclusivement les opérateurs français (résidents, pour utiliser le mot exact). Par ailleurs, le changement de base de la Comptabilité nationale a entraîné des ruptures de séries. Les comptes en base 1995 s'appuient sur la nomenclature NAF des activités, entrée en vigueur en 1993, et indiquent la production au prix de base (concept qu'on peut assimiler, par approximation, au chiffre d'affaires) par sous-branche, en distinguant généralement les sous-branches marchandises des sous-branches voyageurs. Toutefois, les activités d'auxiliaires de transport ne sont pas ventilées entre voyageurs et marchandises. Les chiffres sont disponibles de 1993 à 2003. À partir de 2003, la Comptabilité nationale a adopté la base 2000 et les chiffres sont disponibles sur la période 1999-2005.

Les comptes en base 1995

La distinction entre les activités de production de transport de marchandises et de transport de voyageurs n'est pas faite pour le transport maritime et pour le transport fluvial. On sait cependant, d'après le compte satellite de 1992, qu'en transport maritime l'activité marchandises représentait environ 90 % de l'activité totale, et autour de 50 % en transport fluvial. En admettant que ces pourcentages sont restés stables sur la période, on peut donc reconstituer une série de la production en marchandises des différents modes. Les chiffres disponibles

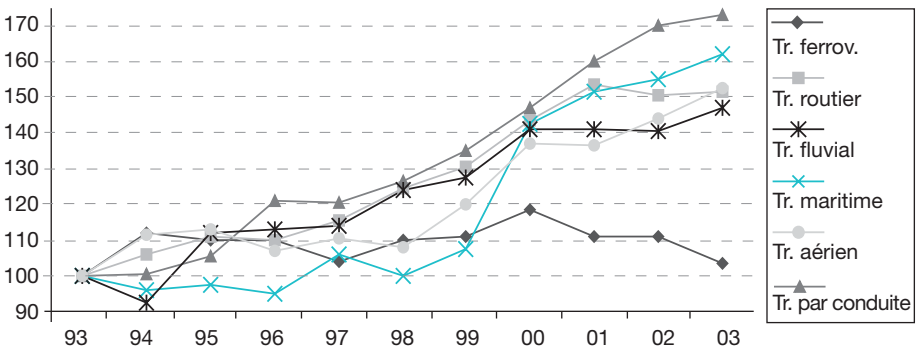
existent en monnaie courante et en monnaie constante (prix de 1995). Nous avons retenu les chiffres en monnaie courante. On peut dès lors établir les graphiques suivants :

Graphique n° 64
Production des branches au prix de base (prix courants)
 (en milliards d'euros)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les Comptes des transports de la Nation

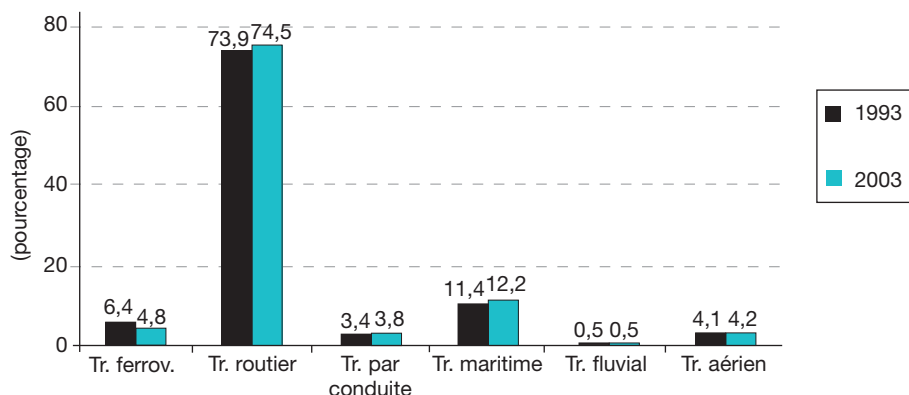
Graphique n° 65
Production des branches au prix de base (prix courants)
 (en indices)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les Comptes des transports de la Nation

Graphique n° 66

Répartition de la production au prix de base des branches marchandes



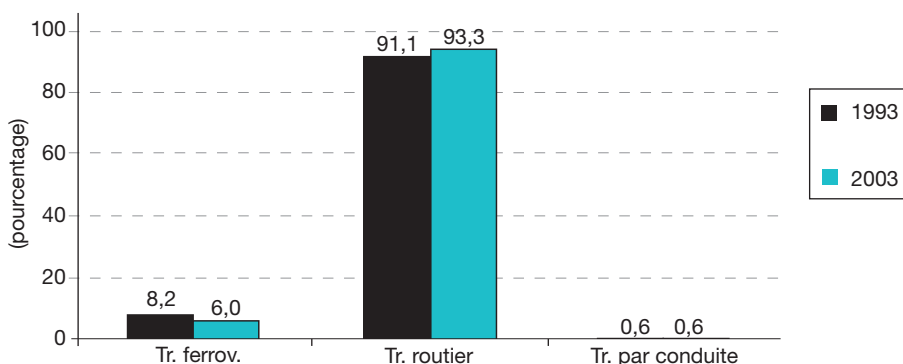
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les Comptes des transports de la Nation

Le transport routier apparaît clairement comme le mode dominant par rapport à l'ensemble des transports, terrestres ou non. Sa croissance a cependant été plus lente que celle du transport par conduite ou du transport maritime, et elle est équivalente à celle du transport aérien. L'indice base 100 en 1993 atteint en 2003 le niveau 144. On notera que le transport fluvial fait presque aussi bien que le transport routier (indice 140 en 2003), sa croissance étant quasi continue depuis 1994. En part de marché, le transport routier augmente faiblement, passant de 73,9 % à 74,5 %.

Si on restreint l'analyse aux seuls transports terrestres et même plus précisément aux trois modes, ferroviaire, routier et fluvial, les évolutions en parts de marché sont les suivantes :

Graphique n° 67

Répartition de la production au prix de base des branches marchandes (transports ferroviaire, routier et fluvial)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les Comptes des transports de la Nation

Le transport routier dépasse donc 93 % de la production (chiffre d'affaires) de ces trois modes. Mais il faut rappeler que ces chiffres ne concernent que l'activité des entreprises françaises de transport pour compte d'autrui. Or il existe du compte propre, dont le niveau est nul en transport ferroviaire et faible en transport fluvial, mais très développé en transport routier.

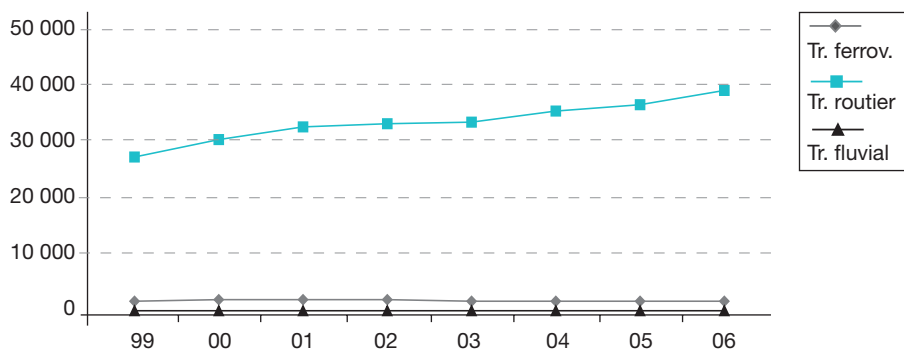
Le compte satellite des transports pour 1993 fournissait une estimation de la valeur du transport routier pour compte propre, et en intégrant cette estimation dans la valeur de la production, on trouve que la part du mode routier est, en 1995, année pour laquelle les calculs ont été effectués, supérieure à 95 %, et sans doute proche de 96 % de la production totale des trois modes.

Les comptes en base 2000

Le changement de base s'accompagne de quelques modifications conceptuelles et méthodologiques entraînant une rupture de série. Pour autant, la grandeur mesurée est toujours la production au prix de base, la nomenclature des activités est inchangée, et la ventilation entre activité marchandises et activité voyageurs n'étant toujours pas faite pour le transport fluvial, nous avons supposé que la part de l'activité marchandises dans la production était de 50 %.

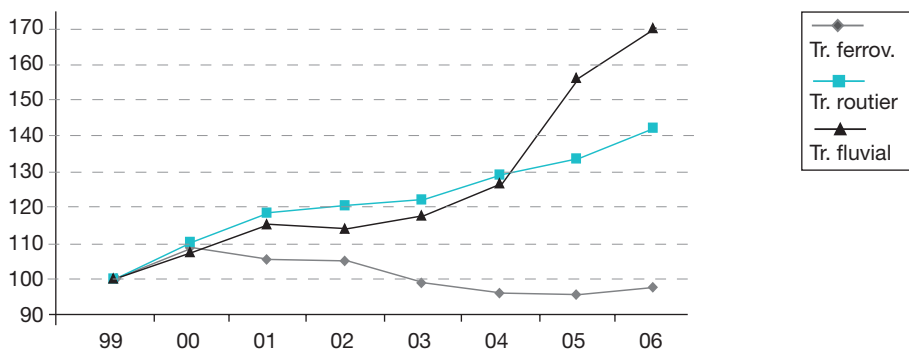
Sur la période 1999-2006, et en ne retenant que les modes de transport terrestre, on obtient les graphiques suivants :

Graphique n° 68
Production des branches au prix de base (prix courants)



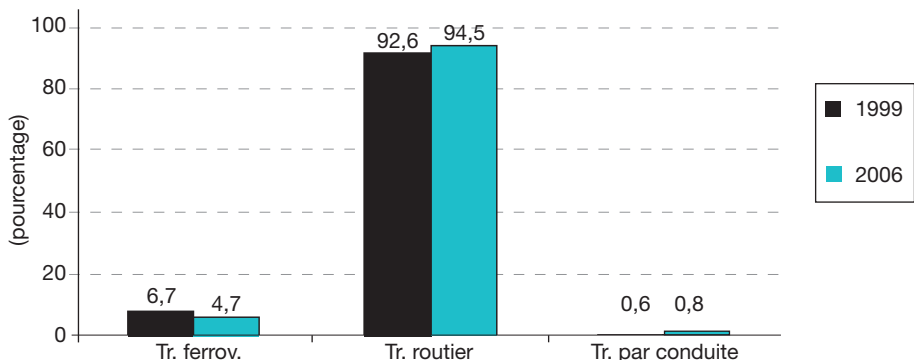
Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les Comptes des transports de la Nation

Graphique n° 69
Production des branches au prix de base (prix courants)
 (en indices)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les Comptes des transports de la Nation

Graphique n° 70
Répartition de la production au prix de base des branches marchandes
 (transports ferroviaire, routier et fluvial)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008 d'après les chiffres du SESP publiés dans les Comptes des transports de la Nation

Ces graphiques montrent que la croissance du transport fluvial est, sur l'ensemble de la période, et surtout à partir de 2003, plus forte que celle du transport routier. Mais en part de marché, ce mode reste, selon le critère de la valeur des prestations, marginal. Le fer continue de perdre des parts de marché, que le transport routier s'approprie.

L'approche en termes de valeur de la production des modes accuse donc le constat que l'on pouvait déjà tirer des statistiques en tonnes-kilomètres, à savoir la domination et la croissance de la domination du mode routier en transport terrestre.

Annexe 6 - Les entreprises de transport routier (code 602)

Les graphiques présentés dans cette annexe reposent sur les statistiques publiées par le SESP résultant de l'enquête annuelle d'entreprise (EAE)¹, complétées par des informations directement communiquées mais non encore publiées par le SESP concernant l'année 2005. Les entreprises sont classées en fonction de leur code APE (activité principale de l'entreprise)². Lors de son inscription au fichier SIRENE, toute entreprise se voit attribuer par l'INSEE un code caractérisant son activité principale par référence à la nomenclature d'activités française (NAF). On sait que ce code, pourtant régulièrement mis à jour, ne traduit pas toujours la réalité de l'entreprise à laquelle il s'applique...

La catégorie Transport routier de marchandises renvoie au code APE 602, qui comprend lui-même quatre sous-rubriques :

- le transport routier de marchandises de proximité (602L) ;
- le transports routier de marchandises interurbain (602M) ;
- le déménagement (602N) ;
- la location de camions avec conducteurs (602P).

Nous laisserons de côté le déménagement.

L'EAE, comme son nom l'indique, s'intéresse aux entreprises. Or les « entreprises » de transport de taille élevée sont en fait des groupes organisés en filiales, généralement selon un double critère, par « métier » (nature de marchandises transportées et en conséquence carrosserie des véhicules) et par zone géographique. Dans les statistiques de l'EAE, un grand groupe réunissant une cinquantaine d'entreprises n'apparaît pas en tant que tel ; en revanche ces cinquante entreprises sont comptées, donnant par conséquent une idée inexacte de l'état de la concentration dans le secteur. On peut faire l'hypothèse que si les petites entreprises (moins de 20 salariés) sont bien des entreprises indépendantes, en revanche les entreprises de taille « moyenne » (entre 20 et 100 salariés) sont sans doute dans une forte proportion des filiales de groupes.

1 - Statistiques accessibles à l'adresse http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=750.

2 - La méthodologie de l'enquête est présentée à l'adresse : http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=154&var_preview=oui.

Les entreprises de transport routier (codes 602) selon l'EAE 2005

Tableau n° 13
Caractéristiques principales des entreprises du secteur du TRM

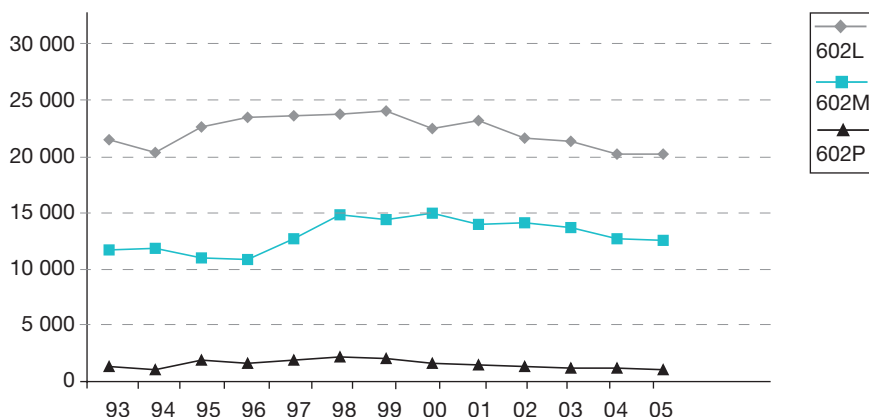
	602L	602M	602P	Total
Nombre d'entreprises	20 430	12 764	1 430	34 624
Effectifs employés	123 796	191 883	20 799	336 478
Chiffre d'affaires (en millions d'€)	10 620,8	21 279,1	1 920,8	33 820,7
Parc moteur	93 026	141 407	21 181	255 614
Poids des différentes catégories d'entreprises dans le total				
Nombre d'entreprises	59,0	36,9	4,1	100,0
Effectifs employés	36,8	57,0	6,2	100,0
Chiffre d'affaires	31,4	62,9	5,7	100,0
Parc moteur	36,4	55,3	8,3	100,0
Taille moyenne				
Effectifs employés	6,1	15,0	14,5	9,7
Chiffre d'affaires par entreprise (en milliers d'€)	519,9	1 667,1	1 343,2	976,8
Chiffre d'affaires par personne (en milliers d'€)	85,8	110,9	92,4	100,5
Parc moteur	4,6	11,1	14,8	7,4

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Les effectifs employés comprennent à la fois les salariés et les non-salariés. Le chiffre d'affaires est net hors taxes ; il peut résulter d'activités secondaires qui ne sont pas du transport ; il comprend la sous-traitance confiée. Le parc moteur résulte de l'addition des camions (VUL de moins de 3,5 tonnes et PL) et des tracteurs.

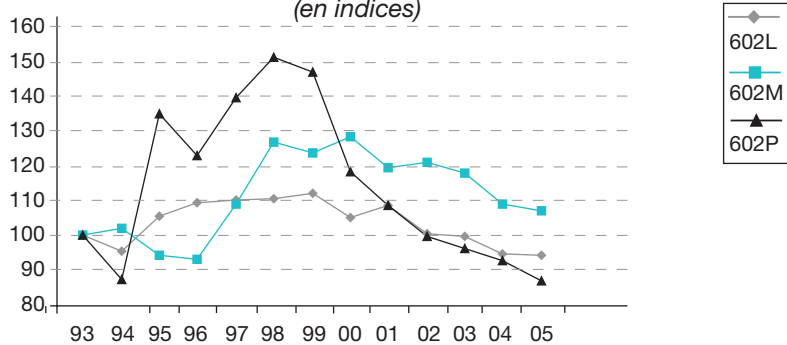
Évolution du nombre des entreprises de TRM

Graphique n° 71
Nombre d'entreprises de TRM (602L, M et P)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

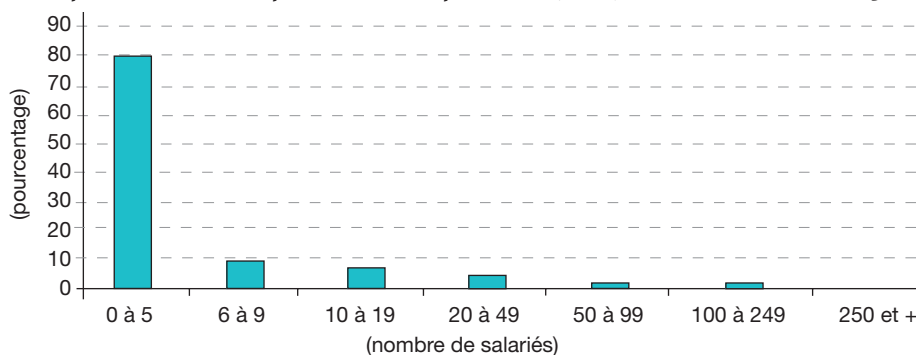
Graphique n° 72
Nombre d'entreprises de TRM (602L, M et P)
 (en indices)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

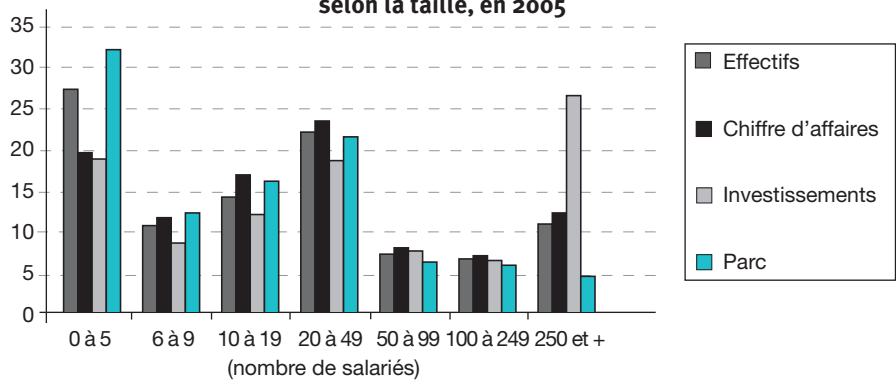
Les entreprises de transport routier de marchandises de proximité (602L) en 2005

Graphique n° 73
Répartition des entreprises de TR de proximité (602L), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

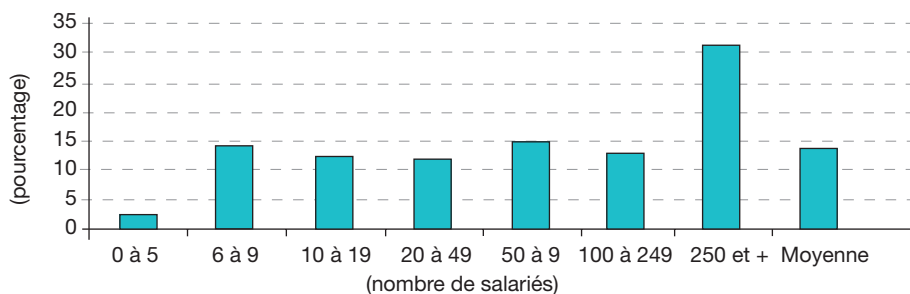
Graphique n° 74
Poids économique des entreprises de TR de proximité (602L), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 75

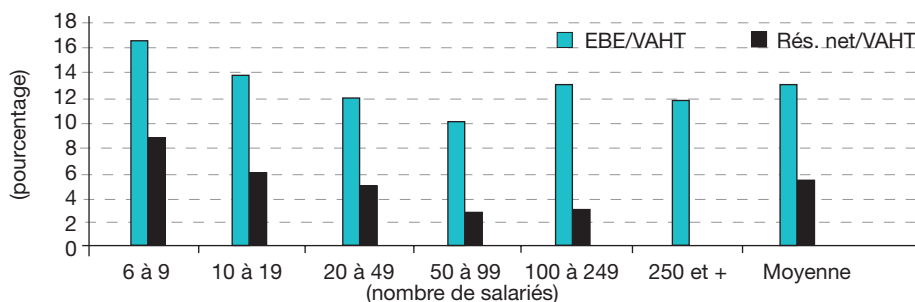
Part de la sous-traitance confiée des entreprises de TR de proximité (602L), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 76

Ratios de gestion des entreprises de TR de proximité (602L), selon la taille, en 2005

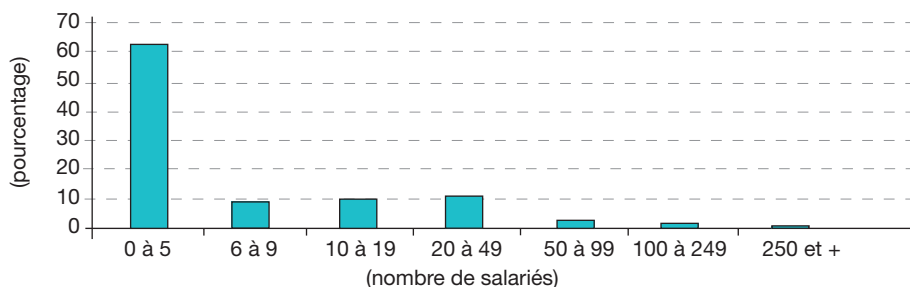


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Les entreprises de transport routier de marchandises interurbain (602M) en 2004

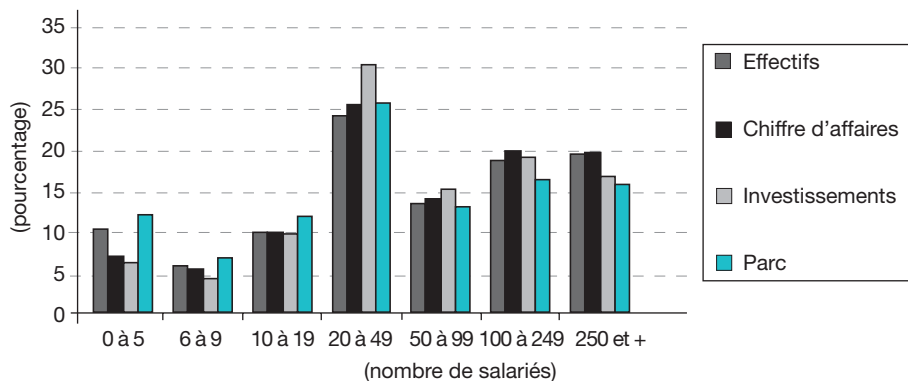
Graphique n° 77

Répartition des entreprises de TR interurbain (602M), selon la taille, en 2005



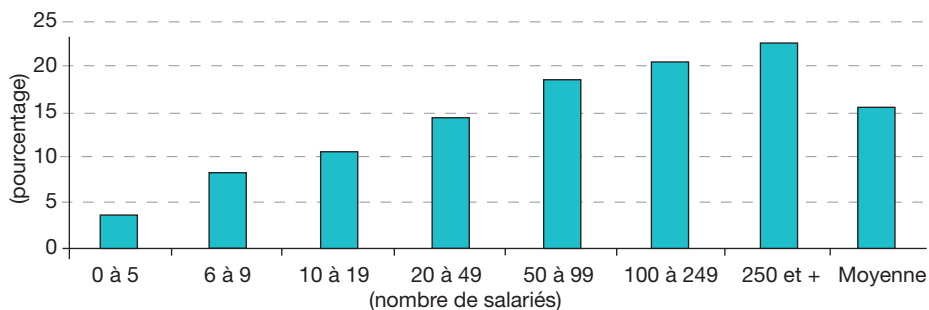
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 78
Poids économique des entreprises de TR interurbain (602M),
selon la taille, en 2005



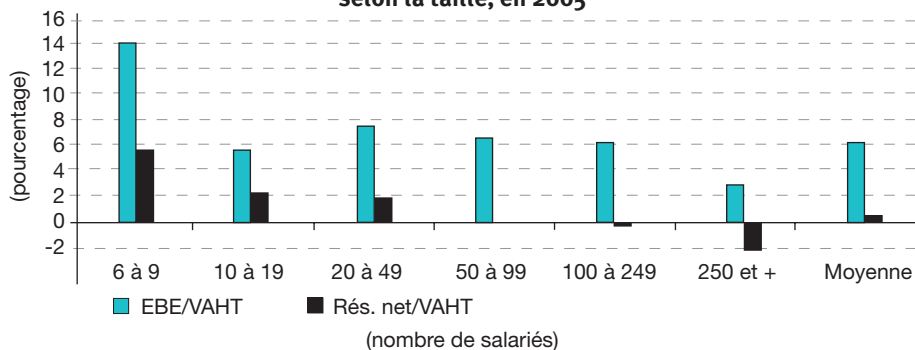
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 79
Part de la sous-traitance confiée des entreprises de TR interurbain (602M),
selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 80
Ratios de gestion des entreprises de TR de proximité (602M),
selon la taille, en 2005

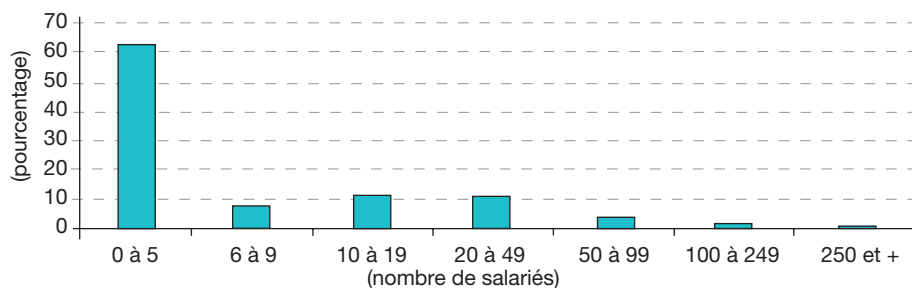


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Les entreprises de location de camions avec conducteurs (602P) en 2004

Graphique n° 81

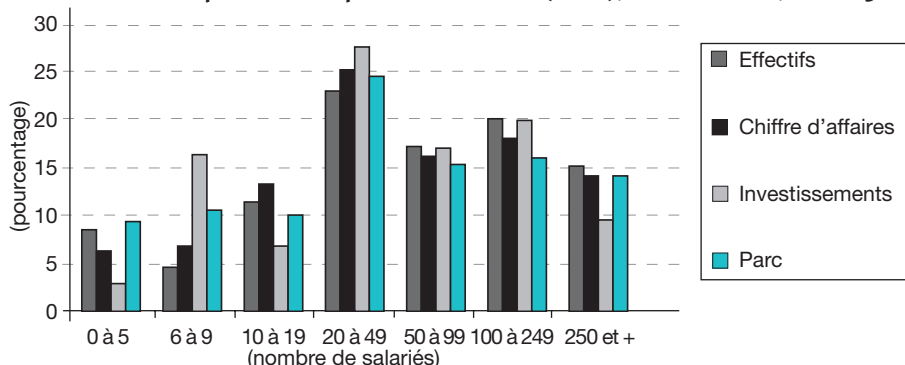
Répartition des entreprises de location (602P), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 82

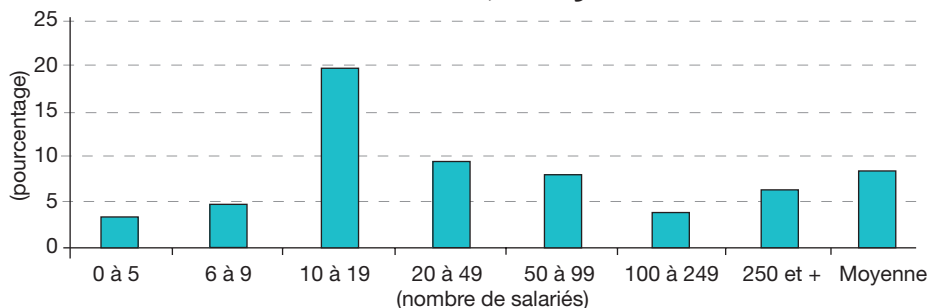
Poids économique des entreprises de location (602P), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 83

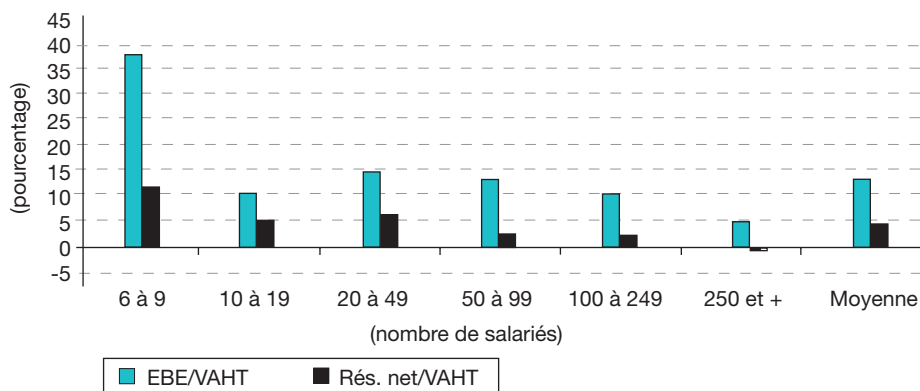
Part de la sous-traitance confiée des entreprises de location (602P), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 84

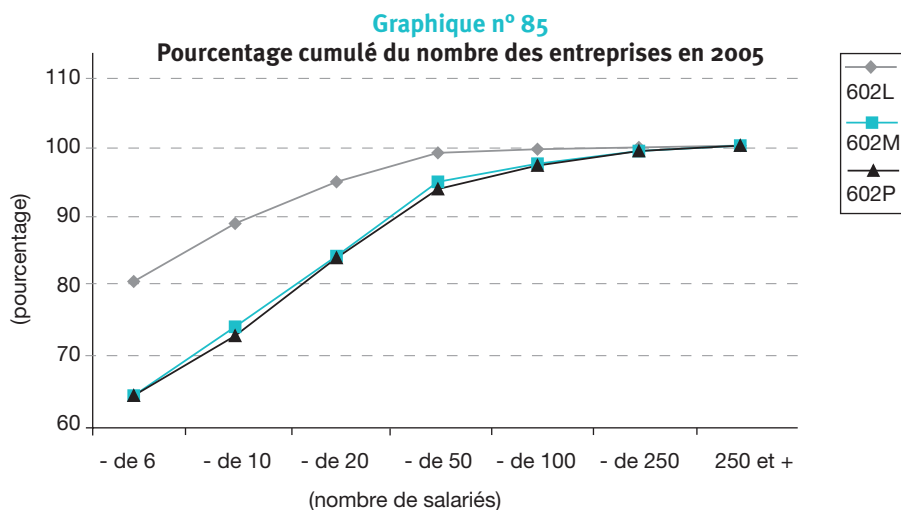
Ratios de gestion des entreprises de TR de location (602P), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

La concentration des entreprises en 2005

Le graphique n° 85 illustre la différence de concentration entre les secteurs relevant du code 602 de la NAF.



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Annexe 7 - Les entreprises d'entreposage (code 631)

Les entreprises d'entreposage, définies comme assurant « l'exploitation pour compte de tiers d'installations d'entreposage ou de lieux de stockage (entrepôts, silos, hangars...) y compris à caractère industriel ou agricole », peuvent être assimilées à des entreprises de « logistique », même si la réciproque n'est pas vraie. La logistique ne se réduit pas à l'entreposage, et on trouve des activités de logistique dans des entreprises classées sous d'autres intitulés et d'autres codes, notamment les entreprises de manutention – sans compter évidemment les activités de logistique « pour compte propre » dans les entreprises industrielles ou commerciales.

Les entreprises d'entreposage sont réparties entre les entreprises d'entreposage frigorifique (code 631D) et non frigorifique (code 631E). Le SESP assure l'enquête annuelle sur les entreprises d'entreposage non frigorifique¹ ; le ministère de l'Agriculture est responsable de l'enquête sur les entreprises d'entreposage frigorifique. Cette annexe concerne les deux catégories.

Tableau n° 14

Résultats généraux en 2005 pour les entreprises d'entreposage frigorifique (en millions d'euros pour les valeurs monétaires)

Nombre d'entreprises	306
Effectif total	5 533
Chiffre d'affaires net (HT)	543,1
Sous-traitance	18,7
VAHT	222,7
EBE (1)	33,4
Résultat net	34,6
Investissement	44,3

(1) Entreprises de taille supérieure égale ou supérieure à 20 salariés. Les entreprises de moins de 20 salariés remplissent un questionnaire simplifié dans lequel de nombreuses informations ne sont pas demandées. Ainsi, on ne dispose ni de l'EBE ni du résultat net pour ces entreprises. De même ne sont pas connus le chiffre d'affaires, le montant des investissements et le montant de la sous-traitance confiée. D'où les lacunes dans les graphiques détaillés ci-après. Dans le graphique n° 86, la répartition du chiffre d'affaires et des investissements en fonction de la taille des entreprises est calculée sur le total des entreprises de taille égale ou supérieure à 20 salariés.

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

1 - Les statistiques sont disponibles à l'adresse suivante : http://www2.equipement.gouv.fr/statistiques/backoffice/T/eaet/EAET_2004/cd_data/index_secteur.html.

Les chiffres de l'année 2005 ne sont pas encore publiés et ont été communiqués par le SESP.

Tableau n° 15

Résultats généraux en 2005 pour les entreprises d'entreposage non frigorifique
(en millions d'euros pour les valeurs monétaires)

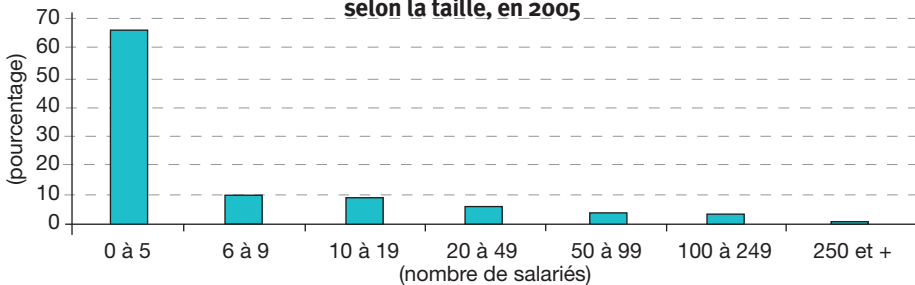
Nombre d'entreprises	1 227
Effectif total	33 202
Chiffre d'affaires net (HT)	5 041,3
Sous-traitance	501,7
VAHT	1 614,4
EBE (1)	378,6
Résultat	101,1
Investissement	320,3

(1) Entreprises de taille supérieure à 5 salariés.

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 86

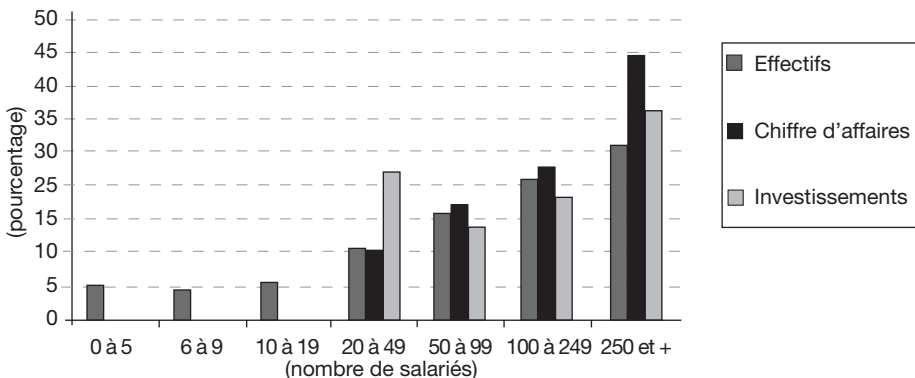
Répartition des entreprises d'entreposage frigorifique (631D), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 87

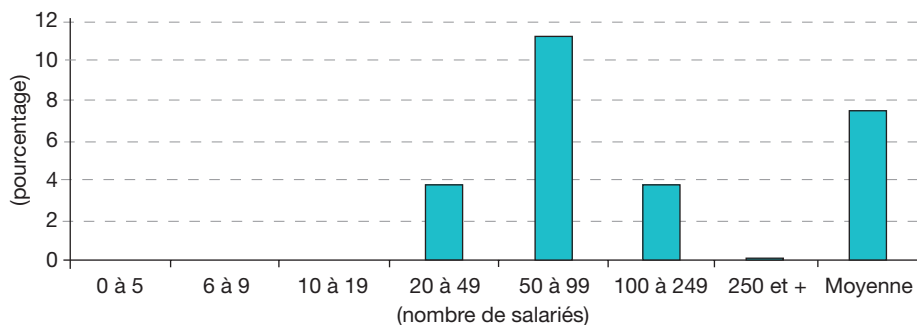
Poids économique des entreprises d'entreposage frigorifique (631D), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 88

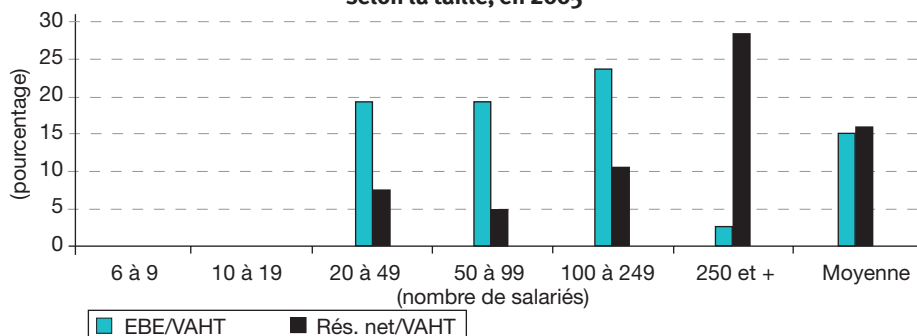
Part de la sous-traitance confiée des entreprises d'entreposage frigorifique (631D), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 89

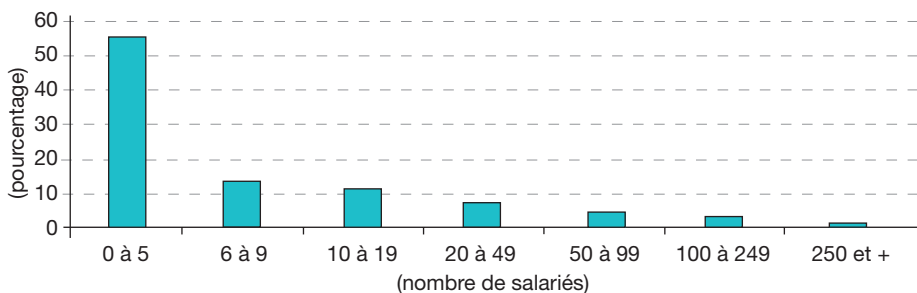
Ratios de gestion des entreprises d'entreposage frigorifique (631D), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 90

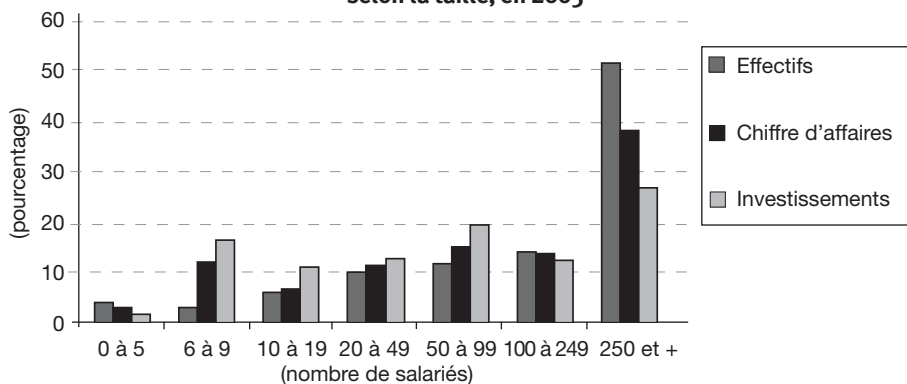
Répartition des entreprises d'entreposage non frigorifique (631E), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 91

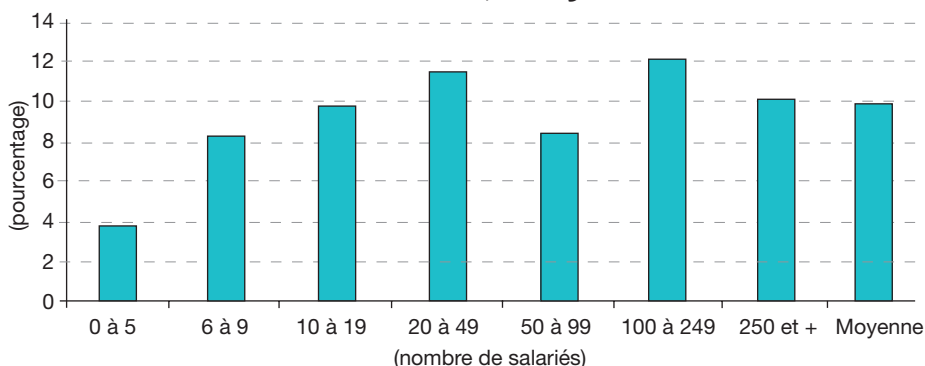
Poids économique des entreprises d'entreposage non frigorifique (631E), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 92

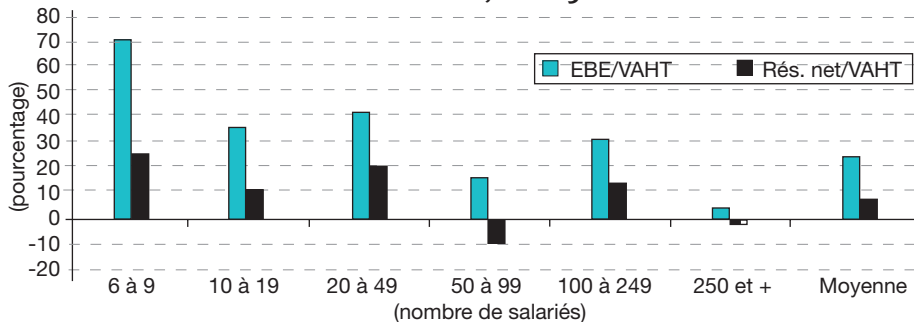
Part de la sous-traitance confiée des entreprises d'entreposage non frigorifique (631E), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 93

Ratios de gestion des entreprises d'entreposage non frigorifique (631E), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Annexe 8 - Les entreprises d'organisation de transport de fret (code 634)

Les entreprises classées dans cette catégorie comprennent :

« - l'ensemble des activités de services visant à prendre en charge l'organisation du transport de fret pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;
- les activités logistiques spécialisées qu'implique cette organisation, telles que le conditionnement, l'emballage, le stockage, l'étiquetage, la collecte, le groupage, les formalités en douane, les contrôles sanitaires ou phytosanitaires éventuels, les formalités d'assurance, fiscales, bancaires, les visas consulaires, la mise en œuvre de moyens de transport adaptés, terrestres, maritimes ou aériens, etc. »

Elles sont ventilées en trois sous-catégories :

- 634A Messagerie, fret express : la collecte d'envois multiples (groupage) de moins de trois tonnes groupés sur des quais pour constituer des chargements complets aptes à remplir des véhicules de transport pour dégroupage au quai du centre réceptionnaire et livraison au domicile du destinataire ; le fret express de marchandises ;
- 634B Affrètement : l'affrètement terrestre, maritime et aérien (ou une combinaison de ces moyens) qui consiste à confier des envois sans groupage préalable à des transporteurs publics ;
- 634C Organisation des transports internationaux : l'organisation logistique des transports de marchandises en provenance ou à destination du territoire national, ou international, par tous les modes de transport appropriés ; le transit terrestre, maritime ou aérien ; les activités de commissionnaire en douane.

Ces sous-catégories sont plus ou moins proches du transport routier de marchandises. La plus proche est celle de la messagerie puisque les messagers font appel quasi exclusivement au transport routier, au point que le SESP regroupe parfois les entreprises 602L, 602M, 602P et 634A dans une rubrique qu'il appelle « Transport routier élargi ».

Mais l'affrètement est lui aussi du transport routier puisque, en national¹, c'est également au mode routier que les messagers font le plus largement appel. Ces entreprises dont le rôle consiste à organiser le transport, mais non à l'assurer elles-mêmes (en principe, mais elles sont souvent aussi, pour une partie minoritaire de leur activité, transporteurs) ont des caractéristiques générales sensiblement différentes des entreprises de TRM.

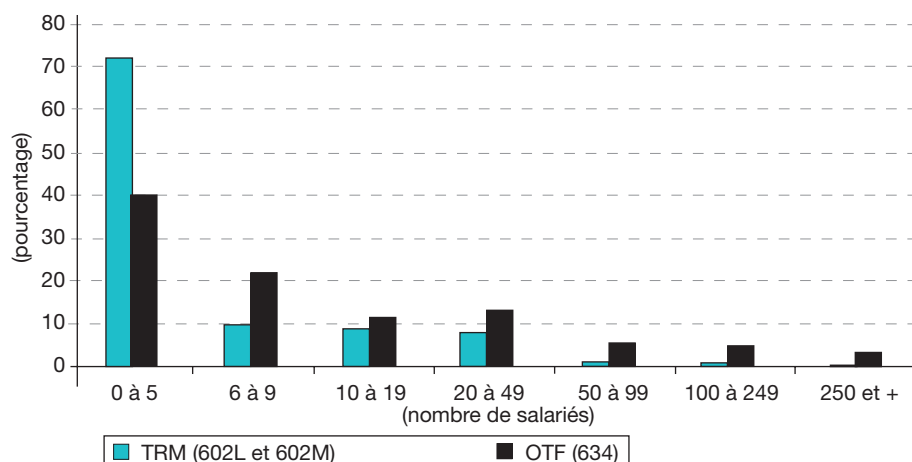
Les statistiques publiées par le SESP résultent de l'Enquête annuelle d'entreprise².

1 - Les entreprises qui font de l'affrètement international relèvent du code 634C.

2 - Ces statistiques sont accessibles à l'adresse : http://www2.equipement.gouv.fr/statistiques/backoffice/T/eeaeT/EAET_2004/cd_data/index_secteur.html. Pour l'année 2005, les chiffres non encore publiés ont été communiqués par le SESP.

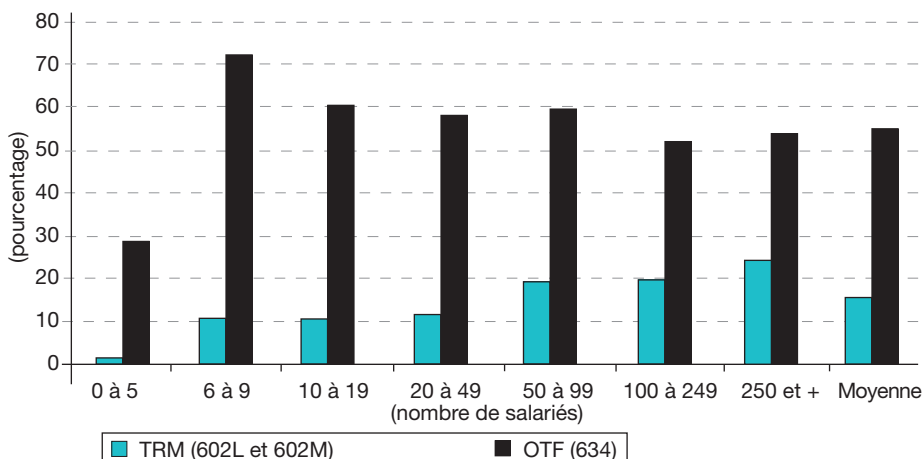
Les entreprises d'organisation de transport de fret (634), comparées aux entreprises de TRM (602L et 602M)

Graphique n° 94
Répartition des entreprises d'organisation de transport de fret (634), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 95
Part de la sous-traitance confiée des entreprises d'organisation de transport de fret, selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Les entreprises d'organisation de transport de fret (ensemble des codes 634) selon l'EAE 2005

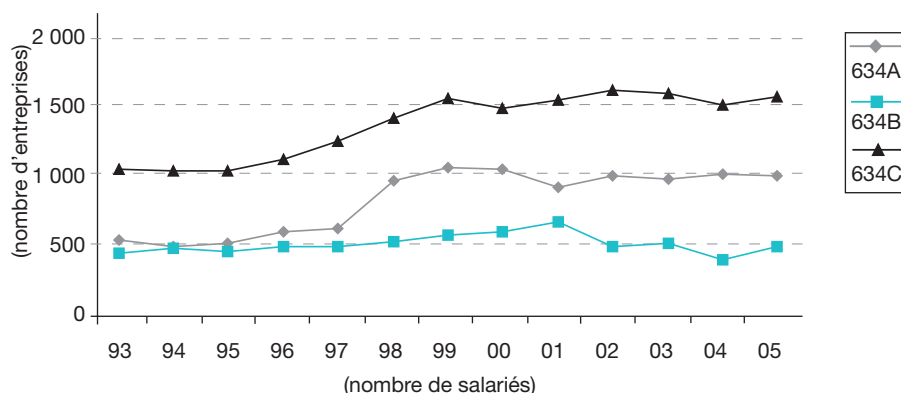
Tableau n° 16
Caractéristiques principales des entreprises du secteur
des organisateurs de transport de fret

	634A	634B	634C	Ensemble
Nombre d'entreprises	973	460	1 536	2 969
Effectifs employés	74 132	9 178	52 843	136 153
Chiffre d'affaires (en millions d'euros)	11 272,7	3 041,3	14 469,7	28 783,7
Poids des différentes catégories d'entreprises dans le total				
Nombre d'entreprises	32,8	15,5	51,7	100,0
Effectifs employés	54,4	6,7	38,8	100,0
Chiffre d'affaires	39,2	10,6	50,3	100,0
Taille moyenne				
Effectifs employés	76,2	20,0	34,4	45,9
CA par entreprise (en millions d'euros)	11,6	6,6	9,4	9,7
CA par personne employée (en milliers d'euros)	152,1	331,4	273,8	211,4

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

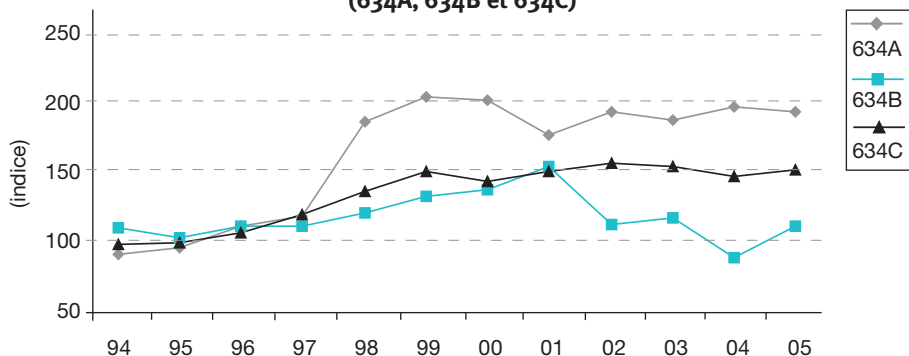
Évolution du nombre des entreprises d'organisation de transport de fret (634A, 634B et 634C)

Graphique n° 96
Nombre d'entreprises d'organisation de transport de fret
(634A, 634B et 634C)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

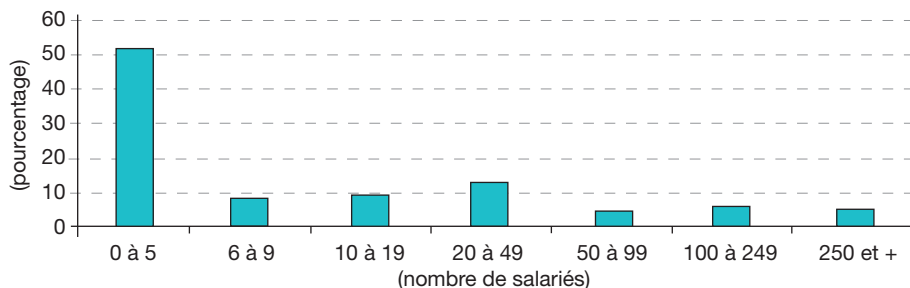
Graphique n° 97
Nombre d'entreprises d'organisation de transport de fret
(634A, 634B et 634C)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

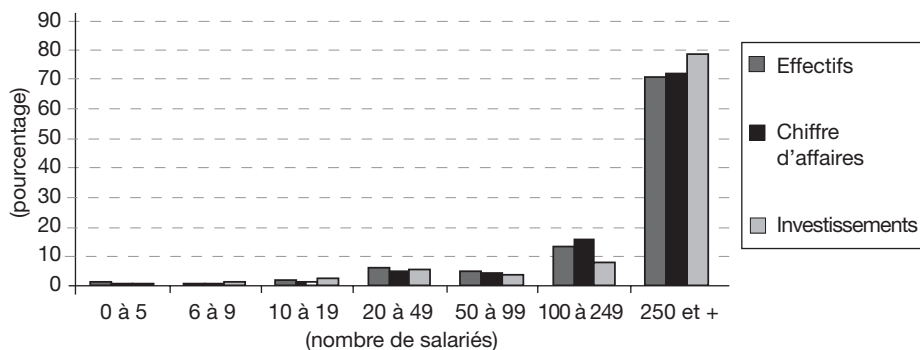
Les entreprises de messagerie (634A) en 2005

Graphique n° 98
Répartition des entreprises de messagerie (634A),
selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

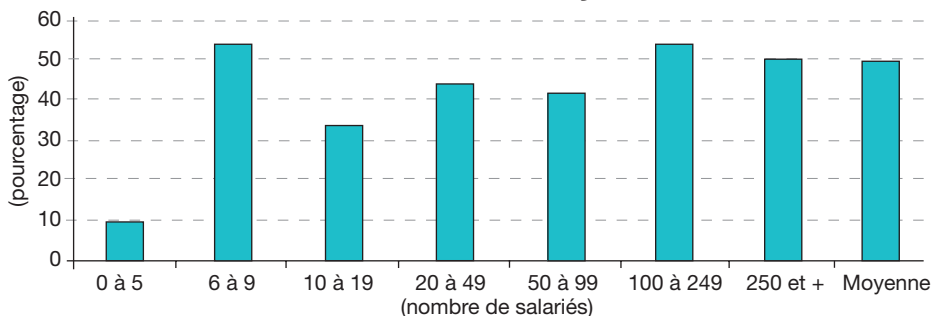
Graphique n° 99
Poids économique des entreprises de messagerie (634A), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 100

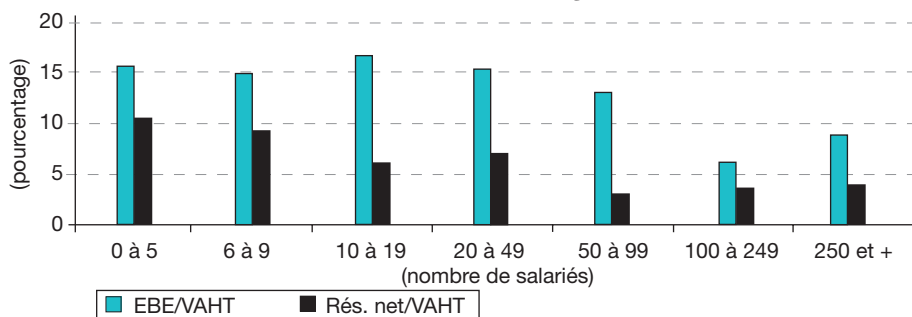
Part de la sous-traitance confiée des entreprises de messagerie (634A), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 101

Ratios de gestion des entreprises de messagerie (634A), selon la taille, en 2005

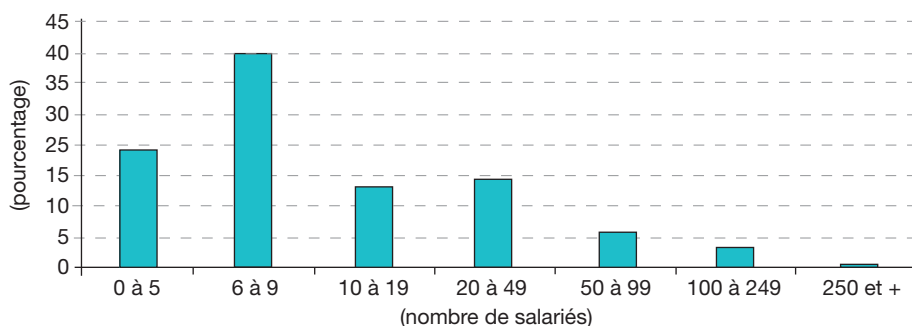


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Les entreprises d'affrètement (634B) en 2005

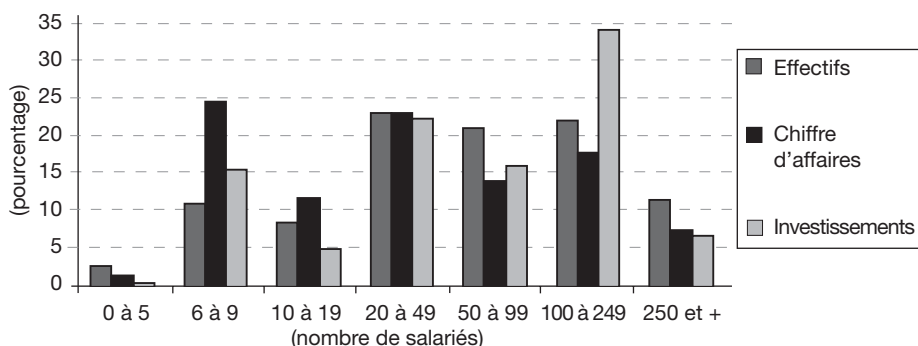
Graphique n° 102

Répartition des entreprises d'affrètement (634B), selon la taille, en 2005



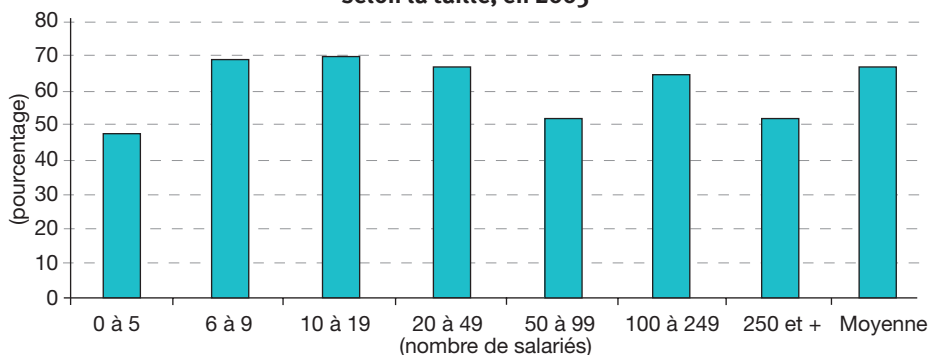
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 103
Poids économique des entreprises d'affrètement (634B),
selon la taille, en 2005



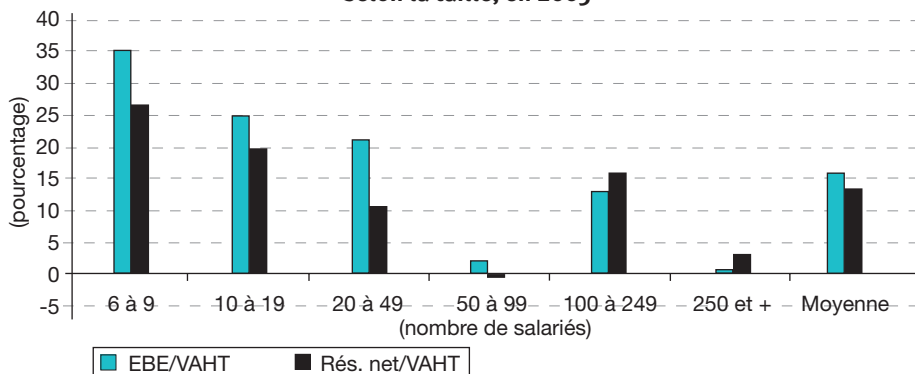
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 104
Part de la sous-traitance confiée des entreprises d'affrètement (634B),
selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 105
Ratios de gestion des entreprises d'affrètement (634B),
selon la taille, en 2005

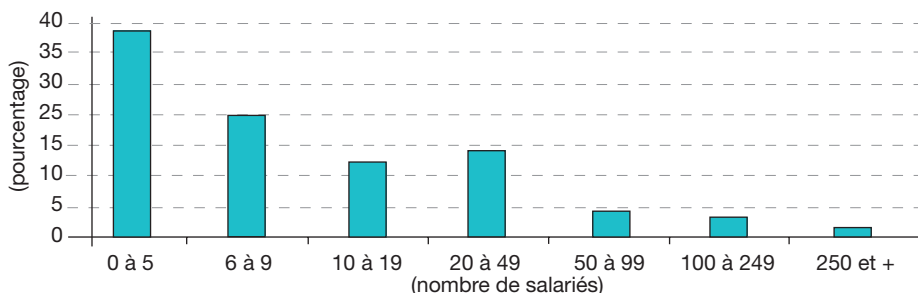


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Les entreprises d'organisation de fret international (634C) en 2005

Graphique n° 106

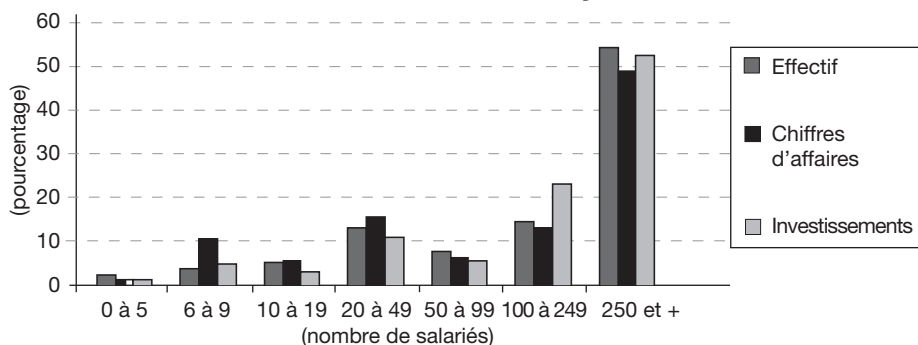
Répartition des entreprises d'organisation de fret international (634C), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 107

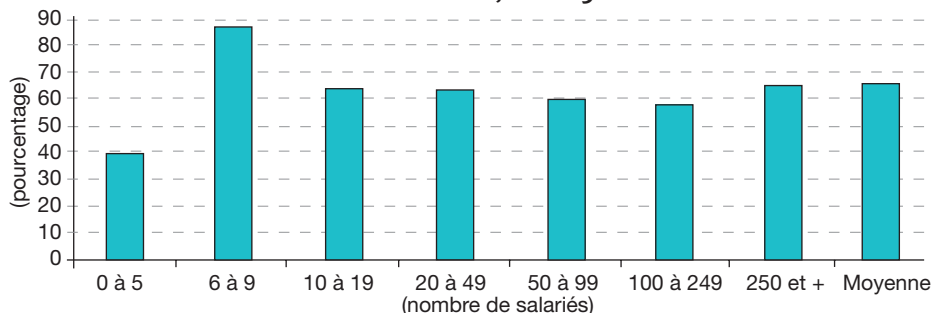
Poids économique des entreprises d'organisation de fret international (634C), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

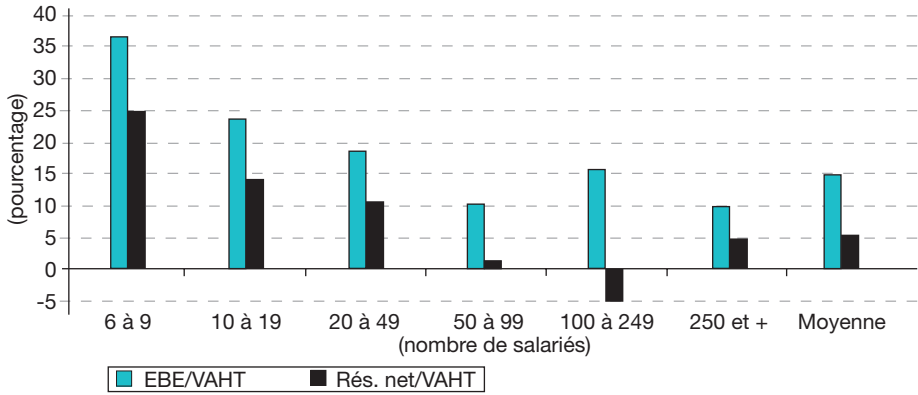
Graphique n° 108

Part de la sous-traitance confiée des entreprises de fret international (634C), selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Graphique n° 109
Ratios de gestion des entreprises de fret international (634C),
selon la taille, en 2005



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP résultant de l'EAE

Annexe 9 - Évolution des prix et des coûts du TRM

Les graphiques qui suivent reposent sur des séries statistiques distinctes selon la période envisagée.

Pour la période 1985-2002, les indices des prix ont été produits par le SESP à partir des informations relevées dans l'enquête TRM qui distinguait les prix du transport de zone longue, du transport de zone courte (inférieur à 200 km) et du transport international¹. Ces indices étaient disponibles au véhicule-kilomètre et à la tonne-kilomètre. La qualité de ces indices, jugée médiocre, a conduit à modifier profondément la manière de construire les indices de prix qui sont à présent calculés selon la méthode des prestations représentatives. L'indice de coût est celui du CNR, qui concerne le transport par tracteur + semi « maxi-code » de type « savoyarde » en longue distance. La qualité de cet indice était elle aussi médiocre, et on peut penser qu'il sous-estimait les progrès de productivité réalisés par les transporteurs. Malgré ces réserves, ce que montrent ces indices doit être grossièrement exact.

Pour la période 2000-2006, sont utilisés les nouveaux indices de prix du SESP² qui sont des indices trimestriels de base 100 au premier trimestre 2003, mais dont les valeurs ont été réropolées par le SESP jusqu'à la fin de 2000 et qui ont été converties, aux fins de comparaison avec les indices du CNR, en base 100 en décembre 2000. Il s'agit d'indices de prix du transport national, longue distance d'une part et courte distance d'autre part. Les indices de coût sont les indices du CNR. S'agissant de la longue distance, la définition de l'indice n'a pas changé mais sa qualité a été très sensiblement améliorée : il ne soulève plus les réserves que pouvaient susciter les indices de la période antérieure. S'agissant de la courte distance (transport « régional » selon le vocabulaire utilisé par le CNR), l'indice porte sur le transport par moyens et gros porteurs.

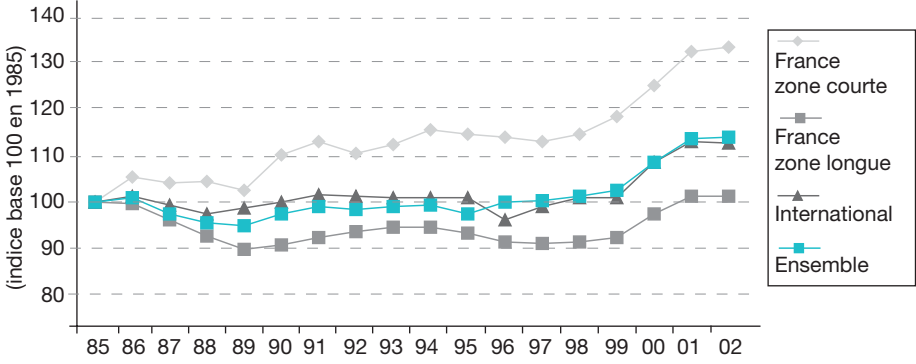
Période 1985-2002

Les indices en monnaie constante ont été déflatés à partir de l'indice implicite des prix du PIB marchand de l'INSEE.

1 - Du fait des changements de l'organisation de l'enquête TRM en 1996, une rupture de série est intervenue à cette date. Les deux séries, antérieures et postérieures à 1996, peuvent cependant être mises bout à bout.

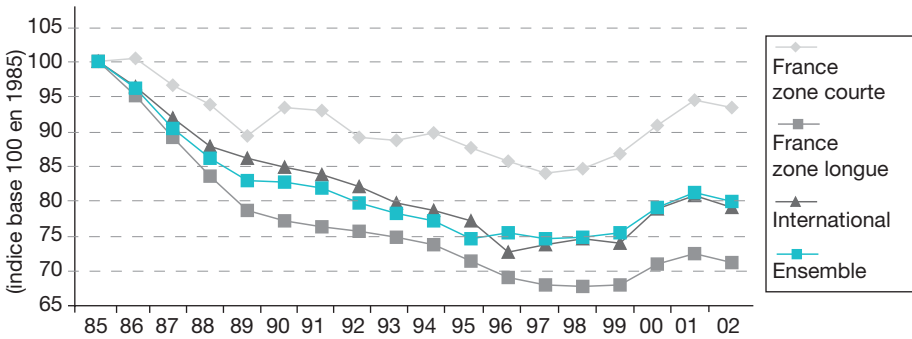
2 - Voir la méthodologie d'élaboration de ces indices à l'adresse : http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=643.

Graphique n° 110
Prix du TRM au véhicule-kilomètre
 (en monnaie courante)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP à partir des informations relevées dans l'enquête TRM

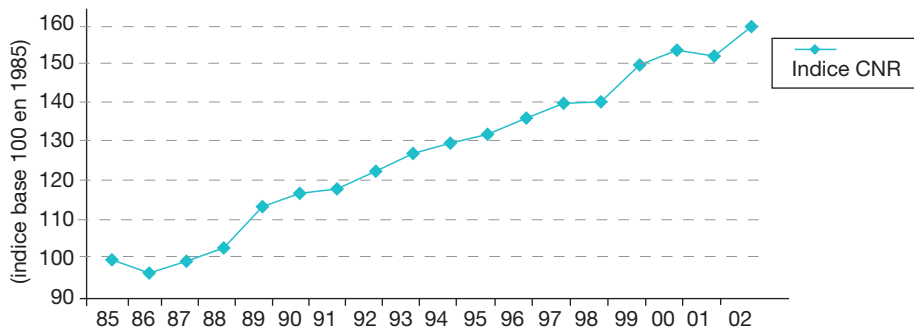
Graphique n° 111
Prix du TRM au véhicule-kilomètre
 (en monnaie constante)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP à partir des informations relevées dans l'enquête TRM

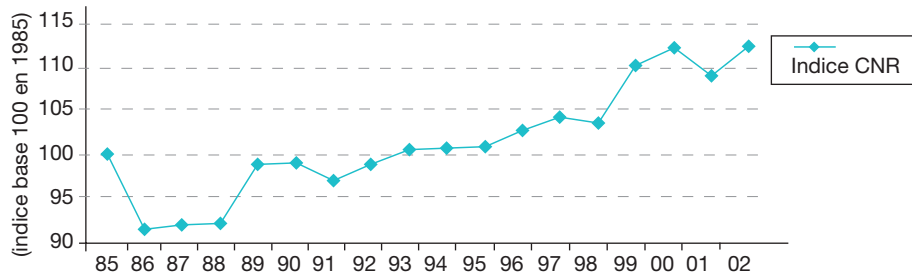
Les graphiques ci-après concernent l'indice des prix de revient du CNR en zone longue.

Graphique n° 112
Évolution des coûts au véhicule-kilomètre
(en monnaie courante)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP à partir des informations relevées dans l'enquête TRM

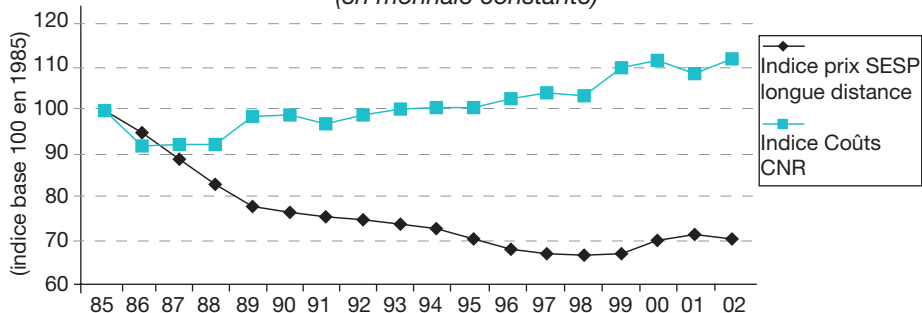
Graphique n° 113
Évolution des coûts au véhicule-kilomètre
(en monnaie constante)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP à partir des informations relevées dans l'enquête TRM

Si l'on compare les indices au véhicule-kilomètre de prix (longue distance) du SESP et l'indice de coût du CNR, on obtient :

Graphique n° 114
Évolution des indices au véhicule-kilomètre de prix et de coût
 (en monnaie constante)

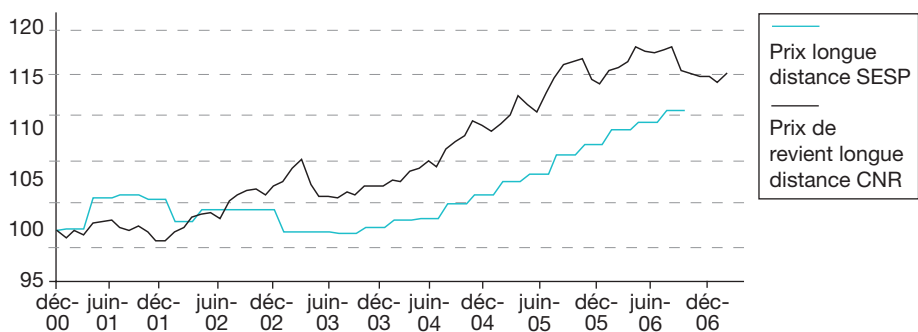


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP à partir des informations relevées dans l'enquête TRM

Période 2000-2006

Les graphiques suivants comparent les indices de prix du SESP (IPTRM) aux indices de coût du CNR pour la longue distance et la courte distance. Deux comparaisons sont faites : une comparaison « en glissement » (valeurs à une date donnée) et une comparaison en moyenne (valeurs moyennes des indices pour l'année considérée). Pour l'année 2006, les valeurs des indices de prix pour le dernier trimestre n'étant pas encore publiées, le calcul des moyennes est effectué sur les trois premiers trimestres seulement.

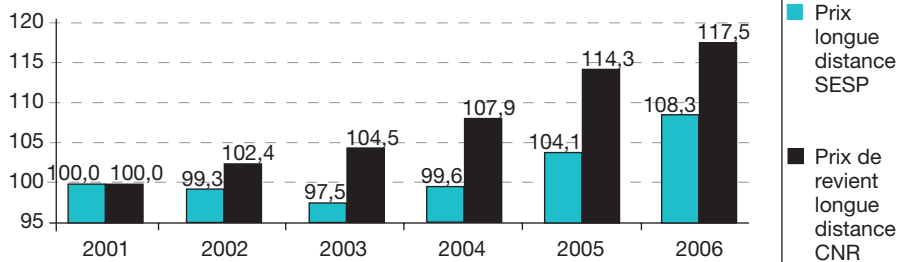
Graphique n° 115
Évolution des prix et des coûts en TRM longue distance
 (en indices)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 116

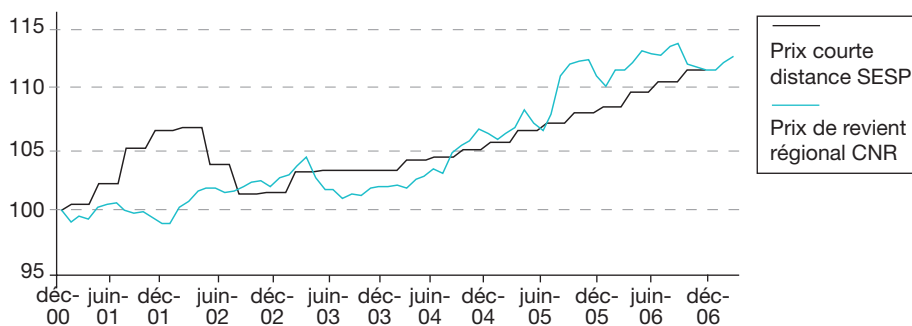
Évolution des prix et des coûts en TRM longue distance
(moyennes annuelles, en indices)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 117

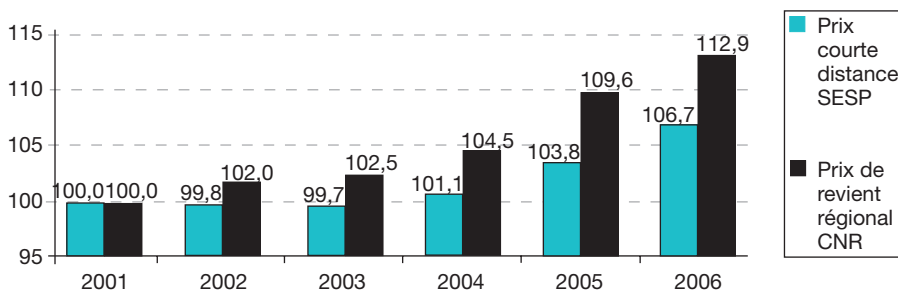
Évolution des prix et des coûts en TRM courte distance
(en indices)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 118

Évolution des prix et des coûts en TRM courte distance
(moyennes annuelles, en indices)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Annexe 10 - Démographie des entreprises de TRM

1

Cette note prend appui sur deux séries d'informations statistiques.

1) Les premiers graphiques reposent sur les chiffres publiés par le SESP dans les *Comptes des transports de la Nation* qui répondent aux définitions suivantes :

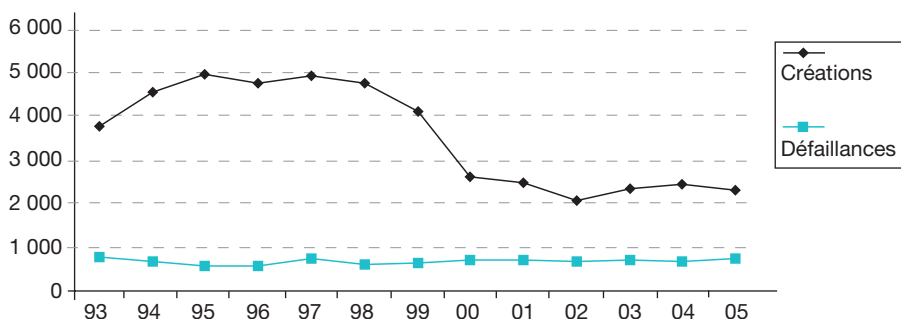
- les créations d'entreprises sont issues du répertoire SIRENE ; elles incluent les « réactivations » et les « reprises » ;
- le nombre des défaillances est celui des jugements de redressements judiciaires publiés au Bulletin officiel d'annonces civiles et commerciales pendant l'année considérée, à la date du jugement. Le concept de défaillance traduit donc la mise en redressement judiciaire de l'entreprise qui peut avoir diverses issues : la liquidation, la poursuite de l'activité à la suite d'un plan de continuation, la reprise à la suite d'un plan de cession. Une défaillance ne conduit donc pas toujours à une cessation. De même qu'une cessation se produit le plus souvent sans qu'il y ait eu préalablement défaillance. Le nombre des défaillances ne peut donc être assimilé à celui des disparitions qui peuvent avoir bien d'autres causes qu'une décision judiciaire, et qui peuvent notamment résulter de la cession du fonds, d'une décision volontaire d'arrêt de l'activité...

Par ailleurs, le secteur auquel est rattachée une entreprise une année donnée dépend de son activité principale cette même année. Le périmètre du secteur n'est donc pas nécessairement constant au cours du temps. En conséquence, les variations des nombres d'entreprises dans chacun des secteurs ne dépendent pas uniquement de facteurs démographiques (créations et cessations), mais également d'éventuels reclassements sectoriels. Les conséquences de ces reclassements seraient particulièrement sensibles à la frontière entre le transport routier de marchandises de proximité (602L) et le transport routier de marchandises interurbain (602M).

Entreprises de TRM de proximité

Graphique n° 119

Créations et défaillances des entreprises de TRM de proximité (602L)



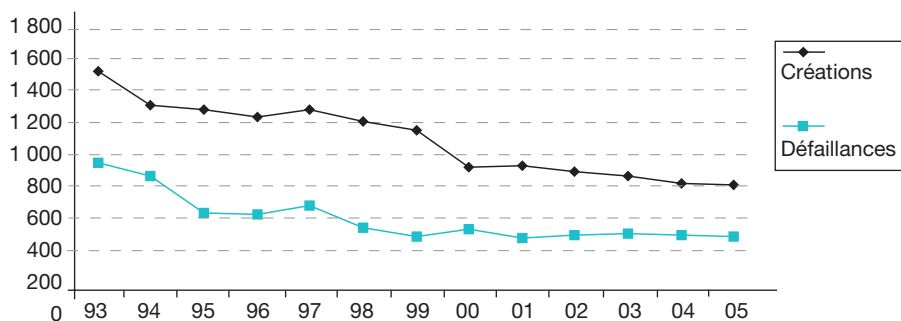
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Si les défaillances apparaissent comme relativement stables, les créations ont connu une très forte baisse entre 1996 et 2002, et semblent s'être stabilisées depuis.

Entreprises de TRM interurbain

Graphique n° 120

Créations et défaillances des entreprises de TRM interurbain (602M)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

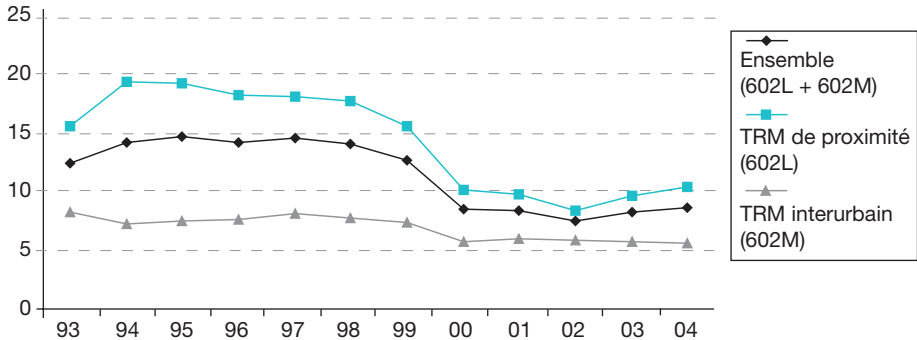
Les disparitions comme les défaillances baissent de façon relativement régulière, les créations un peu plus vite que les défaillances qui semblent en nombre stable depuis la fin du siècle dernier.

Taux de création et de défaillance

En rapportant le nombre de créations ou de défaillances au nombre du « stock » des entreprises (le nombre des entreprises est issu du répertoire SIRENE et est

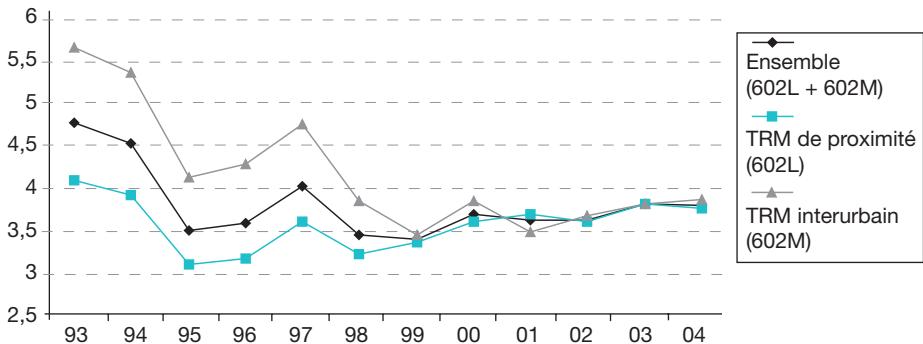
comptabilisé au 31 décembre ; il ne comprend pas les entreprises étrangères ayant des établissements en France), on obtient le taux de création ou de défaillance.

Graphique n° 121
Taux de création des entreprises de TRM
 (en pourcentage)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

Graphique n° 122
Taux de défaillance des entreprises de TRM
 (en pourcentage)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

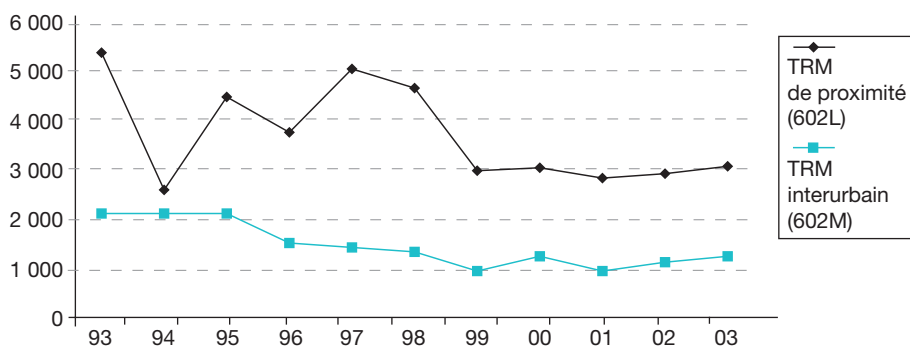
Les taux de création sont nettement plus élevés dans le TRM de proximité que dans le transport interurbain ; mais ils ont très fortement décliné dans les années 1990, avant de se stabiliser, voire de légèrement remonter en 2003 et 2004. La baisse du taux de création du TRM interurbain a été plus modérée, et il s'est stabilisé depuis 2000.

Les taux de défaillance étaient également différents au début de la période étudiée, plus forts pour le transport interurbain que pour le transport de proximité. La tendance pour les deux catégories est à la baisse au début de période, à la reprise en 1996-1997, en baisse en 1998 et 1999 ; depuis 1999, les taux de défaillance sont quasiment les mêmes pour les deux catégories d'entreprises, et ils tendent à augmenter légèrement.

Disparitions d'entreprises

On peut estimer le nombre de disparitions d'entreprises au cours d'une année n en faisant la différence entre le nombre d'entreprises en n par rapport à $n-1$ et en déduisant de ce résultat le nombre de créations. La pertinence de cette méthode est fonction de la qualité des estimations des cessations, mais aussi de l'importance des reclassements des entreprises en fonction de leur activité principale. On obtient le résultat suivant :

Graphique n° 123
Disparition des entreprises de TRM



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP dans les Comptes des transports de la Nation

La courbe des disparitions pour les entreprises de proximité connaît des variations très fortes jusqu'en 1999, qui fait douter de la pertinence des chiffres. En revanche, sur la période plus récente, les variations sont moins marquées. La tendance récente est à une augmentation modérée...

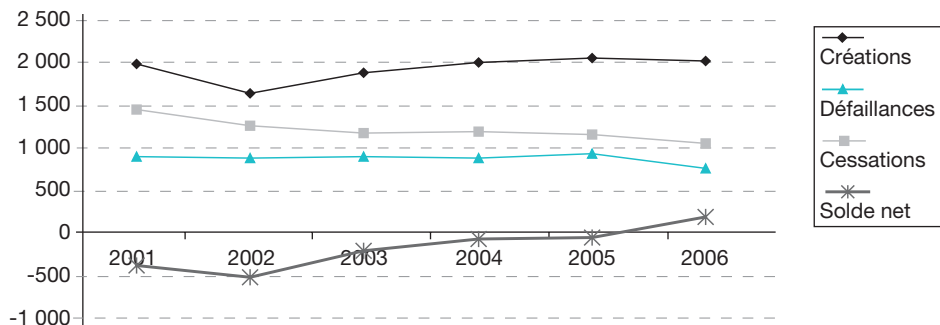
2) Une deuxième série de graphiques a pour source Cofacering et des tableaux transmis par le CNR¹. Ils portent sur la période 2001-2006. Les créations comprennent les créations pures, les cessions de fonds et les fusions-absorptions. Au regard des créations, on a les cessations d'activités et les défaillances, en deux rubriques distinctes². D'où les graphiques ci-après :

1 - « La démographie des entreprises de TRM en 2005 », étude parue en juin 2006, disponible sur le site du CNR : http://www.cnr.fr/etudes/france/e-docs/00/00/01/B9/document_cahier_obs.phtml.

2 - Les défaillances sont donc assimilées ici à des disparitions, au même titre que les cessations d'activités, alors que, comme nous l'avons souligné précédemment, la défaillance n'implique pas la disparition de l'entreprise.

Entreprises de TRM de proximité

Graphique n° 124
Démographie des entreprises de TRM de proximité (60zL)

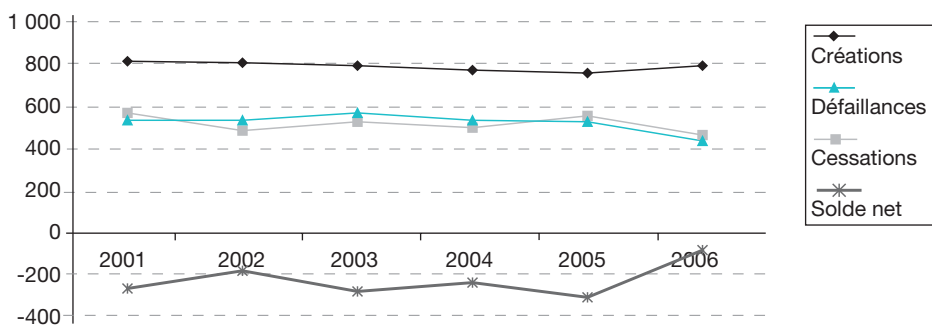


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du CNR

D'après ces chiffres, pour les entreprises de TRM de proximité, le nombre des créations serait stable (en très légère décroissance en 2006), celui des cessations en baisse assez régulière, celui des défaillances stable, mais avec une diminution sensible en 2006. Le résultat global serait que le solde net (créations - cessations - défaillances) serait en croissance assez régulière depuis 2002 ; il était négatif en 2002 (- 500) mais redevient légèrement positif en 2006.

Entreprises de TRM interurbain

Graphique n° 125
Démographie des entreprises de TRM interurbain (60zM)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du CNR

La situation serait sensiblement différente pour les entreprises de transport interurbain, même si la tendance est la même en 2006. Mais les créations, cessations et défaillances sont plutôt stables sur la période, de même que le solde qui oscille autour de - 200.

Le rapprochement des chiffres de deux origines différentes montre des écarts assez importants. Par exemple, en 2005, le nombre des créations dans le TRM de proximité est de 2 352 selon les Comptes des transports de la Nation, de 2 038 selon les chiffres de Cofacering ; le nombre des défaillances de 849 selon les CTN mais de 933 selon Cofacering. Nous estimons à environ 3 000 les disparitions d'entreprises en 602L pour 2003 ; le chiffre cessations + défaillances de Cofacering est de 2 065... Il est donc clair que les définitions ou les champs utilisés ne sont pas les mêmes. Dans certains cas, on peut trouver l'explication : par exemple, les chiffres de Cofacering sont hors DOM-TOM, alors que les chiffres de l'INSEE les incluent ; par exemple encore, Cofacering ne prend pas en compte les créations et les disparitions lorsque ces dernières interviennent dans les trois mois suivant les créations. Mais ces différences ne suffisent pas à expliquer les écarts constatés, tant par l'INSEE que par Cofacering, sans comprendre leurs origines.

Par ailleurs comme les deux séries se recoupent peu dans le temps, il est difficile de vérifier si, malgré les différences de niveaux, elles conduisent à des évolutions proches. Il n'y a toutefois pas de contradictions évidentes...

Les chiffres de Cofacering fournissent des précisions sur les défaillances en fonction de la taille des entreprises et de leur année de création (voir le tableau n° 17).

Tableau n° 17
La démographie des entreprises de TRM - Données 2006

Mise à jour avec les données précisées le 21 mai 2007

Transports routiers de marchandises interurbains (802M)								Ensemble de l'économie
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Variation 2005/06	
Total créations	807	804	790	765	752	786	4,5 %	- 4,1 %
Cessations pures	457	379	445	421	470	380	- 19,1 %	
Cessions de fonds	47	46	37	49	61	54	- 11,5 %	
Fusions absorptions	48	51	40	19	19	20	5,3 %	
Total cessations	562	476	522	489	550	454	- 17,5 %	4,6 %
Défaillances selon effectif salarié								
0 à 4 salariés	495	498	534	495	477	348	- 27,0 %	
5 à 49 salariés	29	14	19	24	37	70	89,2 %	
50 salariés et plus	2	7	4	4	6	8	33,3 %	
Effectif inconnu		6	3	1	1	1	- 18,0 %	
Total	526	525	560	524	521	427		
Défaillance selon la date de création								
moins de 5 ans	265	247	268	202	173	131	- 24,3 %	
entre 5 et 10 ans	37	33	36	96	125	135	8,0 %	
plus de 10 ans	224	245	256	226	223	161	- 27,8 %	
Total défaillances	526	525	560	524	521	427	- 18,0 %	0,04 %
a Solde net de créations	- 281	- 197	- 292	- 248	- 319	- 95	- 70,2 %	
b Indice de dynamisme	0,74	0,80	0,73	0,76	0,70	0,89		1,48

(a) créations - (cessations + défaillance)

(b) créations : (cessations + défaillance)

Transports routiers de marchandises de proximité (802L)								Ensemble de l'économie française
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Variation 2005/06	
Total créations	1 976	1 626	1 868	1 994	2 038	2 007	- 1,5 %	- 4,1 %
Cessations pures	1 390	1 164	1 120	1 093	1 049	963	- 8,2 %	
Cessions de fonds	45	59	36	74	87	82	- 5,7 %	
Fusions absorptions	15	29	6	10	11	4	- 63,6 %	
Total cessations	1 450	1 252	1 162	1 177	1 147	1 049	- 8,5 %	4,6 %
Défaillances selon effectif salarié								
0 à 4 salariés	873	875	876	859	890	692	- 22,2 %	
5 à 49 salariés	19	8	24	18	33	60	81,8 %	
50 salariés et plus	2	0	0	1	3	3	0,0 %	
Effectif inconnu		2	3	5	7	3		
Total	894	885	903	883	933	758	- 18,8 %	
Défaillance selon la date de création								
moins de 5 ans	612	578	581	494	402	290	- 27,9 %	
entre 5 et 10 ans	49	46	51	162	278	322	15,8 %	
plus de 10 ans	233	261	271	227	253	146	- 42,3 %	
Total défaillances	894	885	903	883	933	758	- 18,8 %	0,04 %
a Solde net de créations	- 368	- 511	- 197	- 66	- 42	200	- 576,2 %	
b Indice de dynamisme	0,84	0,76	0,90	0,97	0,98	1,11		1,48

(a) créations - (cessations + défaillance)

(b) créations : (cessations + défaillance)

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les sources du Cofacering

Annexe 11 - La fiscalité des entreprises de TRM

Cette annexe comprend trois notes rédigées par la Direction générale des impôts – Direction de la législation fiscale (ministère de l'Économie, des Finances et de l'Emploi) portant sur :

- 1 - la taxe professionnelle ;
- 2 - la taxe spéciale sur les conventions d'assurance ;
- 3 - la taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers et autres taxes.

1. Taxe professionnelle

Réduction de la valeur locative pour les entreprises de transport qui exercent une partie de leur activité en dehors du territoire national

Pour la détermination de leur base d'imposition, les entreprises de transport routier de marchandises bénéficient d'une réduction de leur valeur locative lorsqu'elles exercent une partie de leur activité en dehors du territoire national (articles 1471 du CGI et 310 HH de l'annexe II au CGI). Ainsi, la valeur locative des véhicules de transport et des matériels et équipements se trouvant à bord ne doit être comprise dans les bases d'imposition qu'en proportion :

- des recettes de transport soumises à la TVA, à l'exclusion de celles résultant des prestations de transport intracommunautaire de biens visées à l'article 259 A-3° du CGI ;
- par rapport à l'ensemble des recettes hors taxes correspondant à l'activité de transport.

Lorsque le trafic assuré par l'entreprise de transport est principalement en provenance de France ou à destination de la France, la proportion à retenir ne peut être inférieure à 10 %.

Le dégrèvement « camions » prévu à l'article 1647 C du CGI

Les entreprises utilisant des véhicules de transport routier pour leur propre compte ou pour le compte d'autrui bénéficient d'un dégrèvement au titre des véhicules routiers qu'elles utilisent. Ce dispositif a été profondément modifié ces dernières années.

L'article 29 de la loi de finances pour 2005 a permis une extension du champ et une augmentation du montant du dégrèvement :

- initialement réservé aux véhicules routiers dont le poids total autorisé en charge (PTAC) est supérieur à 16 tonnes et aux autocars, le dégrèvement a été étendu aux véhicules routiers dont le PTAC est supérieur ou égal à 7,5 tonnes et aux bateaux affectés à la navigation intérieure ;

- le montant du dégrèvement par véhicule, qui n'avait pas été revalorisé depuis l'institution du dégrèvement fin 1997, a été porté de 122 € à 244 € au titre des impositions 2004 et à 366 € pour les impositions établies au titre de 2005.

L'article 6 de la loi de finances rectificative pour 2005 a augmenté le montant du dégrèvement, notamment en faveur des véhicules routiers ou tracteurs routiers dont le poids total autorisé en charge ou roulant est supérieur ou égal à 16 tonnes. Par ailleurs, le montant du dégrèvement est majoré lorsque ces véhicules respectent certaines normes environnementales.

Le montant du dégrèvement par véhicule est égal à :

- 700 € pour les véhicules routiers destinés au transport de marchandises dont le PTAC est supérieur ou égal à 16 tonnes ainsi que pour les véhicules tracteurs routiers dont le poids total roulant (PTR) est supérieur ou égal à 16 tonnes. Le dégrèvement est porté à 1 000 € lorsque ces véhicules sont conformes aux normes environnementales dites « Euro II »¹ ;
- 366 € pour les autres véhicules éligibles (véhicules routiers dont le PTAC est compris entre 7,5 et 16 tonnes, véhicules tracteurs routiers dont le PTR est compris entre 7,5 et 16 tonnes).

Le dégrèvement s'impute sur la cotisation de taxe professionnelle de l'établissement auquel les véhicules sont rattachés. Il est en outre précisé que les modalités d'articulation du dégrèvement avec le plafonnement en fonction de la valeur ajoutée sont particulièrement avantageuses puisque le dégrèvement « camions » ne vient pas diminuer le plafonnement en fonction de la valeur ajoutée qui reste calculé dans les conditions de droit commun.

L'évolution du coût de ce dégrèvement entièrement supporté par l'État (coût global pour tout type de véhicules) est présentée dans le tableau n° 18 :

Tableau n° 18
Coût du dégrèvement « camions »
(en millions d'euros)

Impositions	2003	2004	2005	2006
Coût de dégrèvement	31	33	113	238

Source : État statistique 1081

Le coût du dégrèvement pour l'année 2006 se décompose de la manière suivante :

- camions de plus de 16 tonnes « polluants » : 54 millions d'euros ;
- camions de plus de 16 tonnes « non polluants » : 138 millions d'euros ;
- camions entre 7,5 et 16 tonnes : 45 millions d'euros ;
- bateaux : 1 million d'euros.

1 - Normes fixées par la directive 88/77/CEE du Conseil du décembre 1987.

Le dégrèvement pour investissements nouveaux (DIN)

Les immobilisations créées ou acquises neuves à compter du 1^{er} janvier 2004 ouvrent droit au dégrèvement de taxe professionnelle au titre des investissements nouveaux (DIN), dès lors qu'elles sont éligibles à l'amortissement dégressif.

La première année au titre de laquelle ces biens sont compris dans la base d'imposition, le dégrèvement est égal à la totalité de la cotisation de taxe professionnelle afférente à ces biens puis il est égal, respectivement, aux deux tiers et à un tiers de la cotisation de taxe les deuxième et troisième années.

Pour les biens entrant à la fois dans le champ du dégrèvement « camions » et du dégrèvement pour investissements nouveaux, l'entreprise doit opter pour l'un de ces dégrèvements. En cas d'option pour le DIN, les véhicules ouvrent à nouveau droit au dégrèvement « camions » à l'issue de la période d'application du DIN.

Le plafonnement en fonction de la valeur ajoutée

Les entreprises de transport de marchandises bénéficient du plafonnement en fonction de la valeur ajoutée, qui permet de limiter le poids de leur cotisation à leurs capacités contributives. À ce titre, elles bénéficient de la réforme de la taxe professionnelle inscrite à l'article 85 de la loi de finances pour 2006, qui prévoit le plafonnement effectif de la taxe professionnelle à 3,5 % de la valeur ajoutée produite.

2. Taxe spéciale sur les conventions d'assurance

Présentation de la taxe spéciale sur les conventions d'assurance (TSCA)

Toute convention d'assurance conclue avec une société ou compagnie d'assurances ou avec tout autre assureur français ou étranger est soumise à une taxe annuelle obligatoire, perçue sur le montant des sommes stipulées au profit de l'assureur. La taxe est due, quels que soient le lieu et la date auxquels ces conventions sont ou ont été conclues, dès lors que le risque est situé en France ou que la personne concernée y a son domicile ou sa résidence habituelle.

Cette taxe sur les conventions d'assurance est régie par les dispositions des articles 991 à 1004 *bis* du code général des impôts.

La TSCA est perçue à un taux proportionnel. Le tarif de la taxe spéciale sur les conventions d'assurance prévu à l'article 1001 du code général des impôts diffère selon l'objet des contrats concernés.

Ainsi, sous réserve de taux spécifiques appliqués à certains risques mentionnés à l'article précité (entre 7 % et 30 % pour les assurances contre l'incendie, 7 % pour les contrats d'assurance maladie, 19 % pour les contrats de navigation maritime ou fluviale, 19 % pour les contrats liés aux véhicules terrestres à moteur), le taux de droit commun est de 9 % pour tous les autres contrats d'assurance souscrits.

Exonération de TSCA concernant l'activité du transport de marchandises

Le législateur a mis en place un large dispositif d'exonération, notamment concernant les assurances souscrites contre les risques de transports terrestres. L'article 995-7° du code général des impôts exonère de TSCA les contrats d'assurance sur marchandises transportées et responsabilité civile des transporteurs terrestres. Sont ainsi exonérés de TSCA les contrats d'assurance relatifs aux risques portant sur les marchandises transportées souscrits par l'expéditeur ainsi que les contrats de responsabilité civile du transporteur. Il est en outre précisé que l'article 995-11 du code général des impôts exonère de TSCA les contrats garantissant les risques de toute nature (responsabilité civile, dommage) relatifs aux véhicules utilitaires d'un poids total autorisé en charge supérieur à 3,5 tonnes¹.

3. Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers et autres taxes

Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers (TIPP)

Au 1^{er} janvier 2007, le tarif de la TIPP pour le gazole identifié à l'indice 22 et mentionné au tableau B du 1 de l'article 265 du code des douanes est de 42,84 euros par hectolitre (€/HI).

L'article 265 septies du code des douanes prévoit un remboursement partiel de TIPP en faveur des transports routiers de marchandises. Ainsi, la TIPP sur le gazole utilisé par les exploitants de transport de marchandises pour les véhicules routiers à moteur destinés au transport de marchandises et dont le poids total autorisé en charge est égal ou supérieur à 7,5 tonnes est remboursée à hauteur de la différence entre 39,19 €/HI et le tarif applicable au titre de l'article 265 (42,84 €/HI).

En conséquence, le taux effectif de TIPP supporté par les transporteurs routiers de marchandises est de 39,19 €/HI. La demande de remboursement est déposée auprès du service des douanes ; elle est effectuée au titre de chaque semestre.

Pour 2006, le montant total de ces remboursements est d'environ 200 millions d'euros.

Ce dispositif de réduction du tarif de l'accise applicable au gazole à usage professionnel résulte des dispositions de l'article 7 de la directive 2003/96/CE du 27 octobre 2003 restructurant le cadre communautaire de taxation des produits énergétiques et de l'électricité. Cet article interdit aux États membres qui mettent en œuvre la mesure d'appliquer au gazole à usage professionnel un tarif qui soit inférieur au tarif national en vigueur dans les États membres en cause au 1^{er} janvier 2003 (39,19 €/HI dans le cas de la France).

¹ - Ces véhicules étant susceptibles de permettre le transport sur route de marchandises.

Une proposition de directive du Conseil modifiant la directive 2003/96/CE en ce qui concerne l'ajustement du régime fiscal particulier pour le gazole utilisé comme carburant à des fins professionnelles ainsi que la coordination de la taxation de l'essence sans plomb et du gazole utilisé comme carburant est en cours d'examen par les États membres et la Commission. La Commission propose de réduire progressivement l'écart de taxation entre le gazole et l'essence sans plomb en augmentant le tarif du gazole.

La convergence des minima communautaires applicables à l'essence et au gazole suivrait l'échéancier suivant :

Tableau n° 19
Accises sur les carburants : minima communautaires
(en euros par hectolitre)

	2004	2010	2012	2014
Gazole	30,2	33,0	35,9	38,0
Essence sans plomb	35,9	35,9		

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, ministère des Finances, de l'Économie et de l'Emploi

Les taux nationaux actuels de TIPP, hors part régionale, étant pour le gazole de 41,69 €/HL et pour l'essence de 58,92 €/HL, la proposition de directive n'aurait aucun impact pour la France.

En outre, du point de vue des autorités françaises, la proposition de directive répond à la nécessité de réduire l'écart de taxation du gazole professionnel entre les États membres. Le tableau n° 21 figurant en fin de cette annexe liste les États membres bénéficiant actuellement d'une période dérogatoire pour la taxation du gazole.

Taxe régionale sur les cartes grises

L'article 1599 *quindecies* du code général des impôts (CGI) prévoit la perception au profit des régions d'une taxe sur les certificats d'immatriculation des véhicules délivrés dans leur ressort territorial. La taxe est proportionnelle à la puissance du véhicule. Le taux unitaire est fixé par cheval-vapeur et est déterminé chaque année par délibération du conseil régional.

L'article 1599 *sexdecies* du CGI prévoit un taux réduit de moitié pour les véhicules utilitaires d'un poids total autorisé en charge supérieure à 3,5 tonnes. Cette disposition est applicable qu'il s'agisse de véhicules neufs ou de véhicules déjà en circulation faisant l'objet de la délivrance d'une nouvelle carte grise.

Taxe additionnelle à la taxe régionale sur les cartes grises des véhicules utilitaires perçue au profit de l'association pour le développement de la formation professionnelle

L'article 1635 *bis* M du CGI prévoit une taxe destinée à financer le développement des actions de formation professionnelle dans les transports routiers. Cette taxe est perçue en addition de celle prévue à l'article 1599 *quindecies* du CGI lors de

la délivrance des certificats d'immatriculation des véhicules automobiles de transport des marchandises, des tracteurs routiers et des véhicules de transport en commun de personnes.

L'article 159 *octies* de l'annexe IV au CGI fixe le montant de cette taxe comme suit :

Tableau n° 20
Taxe additionnelle à la taxe régionale sur les cartes grises

Désignation	Montant de la taxe (en euros)
Véhicules automobiles de transport de marchandises :	
- dont le PTAC ¹ est inférieur ou égal à 3,5 tonnes	38
- dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes et inférieur à 6 tonnes	135
- dont le PTAC est égal ou supérieur à 6 tonnes et inférieur à 11 tonnes	200
Véhicules automobiles de transport de marchandises dont le PTAC est égal ou supérieur à 11 tonnes, tracteurs routiers et véhicules de transport en commun de personnes	305

(1) PTAC : poids total autorisé en charge

Source : CGI

Cette taxe est recouvrée, contrôlée et sanctionnée selon les règles et sous les mêmes conditions que la taxe régionale sur les cartes grises prévue à l'article 1599 *quindecies* du CGI.

Taxe spéciale sur certains véhicules routiers (taxe à l'essieu)

L'article 16 de la loi n° 67-1114 du 21 décembre 1967 a institué une taxe spéciale destinée à compenser les dépenses supplémentaires d'entretien et de renforcement de la voirie occasionnées par la circulation de certaines catégories de fort tonnage. Cette taxe varie en fonction de la configuration des véhicules, de leur poids total autorisé en charge (PTAC) ou de leur poids total roulant autorisé (PTRA) et des caractéristiques de leur suspension.

Les I à V de l'article 87 de la loi n° 98-546 du 2 juillet 1998 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier ont modifié la réglementation applicable en matière de taxe à l'essieu. Cette réforme s'est traduite par un élargissement du champ d'application de cette taxe et par une simplification et une modification de tarifs. Cette taxe est codifiée aux articles 284 *bis* à 284 *sexies bis* du code des douanes. Son assiette et son recouvrement sont assurés par les services de la Direction générale des douanes et des droits indirects (DGDDI). Les véhicules concernés sont ceux immatriculés en France et dans certains États autres que les États membres de la Communauté européenne, circulant sur la voie publique et d'un poids autorisé égal ou supérieur à 12 tonnes, à l'exclusion des véhicules spécialement conçus pour le transport de personnes. L'article 284 *ter* du code des douanes fixe les tarifs de la taxe.

Le tableau n° 22 figurant en fin de cette annexe récapitule le barème des tarifs trimestriels et journaliers. Le produit de cette taxe s'élève à 220 millions d'euros en 2006.

Taxe expérimentale dans la région Alsace

L'article 118 de la loi n° 2006-1771 du 30 décembre 2006 de finances rectificative pour 2006 instaure, à titre expérimental dans la région Alsace et jusqu'au 31 décembre 2012, une taxe sur les véhicules de transport de marchandises seuls ou tractant une remorque et les ensembles articulés dont le PTAC ou le PTRM est égal ou supérieur à douze tonnes qui empruntent des autoroutes, routes, nationales ou portions de routes appartenant à des collectivités territoriales pouvant constituer des itinéraires alternatifs à des axes autoroutiers à péage situés ou non sur le territoire douanier.

Les dispositions d'application de l'article 118 précité sont actuellement en cours de préparation. La taxe, codifiée à l'article 285 *septies* du code des douanes, sera perçue par l'administration des douanes et droits indirects. Son montant est fonction du nombre des essieux du véhicule et de la distance parcourue sur lesdites voies. Il est compris entre 0,015 € et 0,2 € par essieu et par kilomètre.

Tableau n° 21

Liste des États membres bénéficiant actuellement d'une période dérogatoire pour la taxation du gazole

	Dérogation au taux minimal communautaire applicable au gazole	Dérogation au taux applicable au gazole professionnel	Dérogation au champ d'application du gazole professionnel (PTAC > ou = 7,5 tonnes)
Espagne	30,2 €/HI en 2007 33 €/HI en 2012	28,7 €/HI jusqu'en 2009 au moins 30,2 €/HI de 2010 à 2012	3,5 tonnes jusqu'en 2008
Autriche	30,2 €/HI en 2007 33 €/HI en 2012	28,7 €/HI jusqu'en 2009 au moins 30,2 €/HI de 2010 à 2012	
Belgique	30,2 €/HI en 2007 33 €/HI en 2012	28,7 €/HI jusqu'en 2009 au moins 30,2 €/HI de 2010 à 2012	
Luxembourg	30,2 €/HI en 2009 33 €/HI en 2012	27,2 €/HI jusqu'en 2009 au moins 30,2 €/HI de 2010 à 2012	
Portugal	30,2 €/HI en 2009 33 €/HI en 2012	27,2 €/HI jusqu'en 2009 au moins 30,2 €/HI de 2010 à 2012	3,5 tonnes jusqu'en 2007
Grèce	30,2 €/HI en 2010 33 €/HI en 2012	26,4 €/HI jusqu'en 2009 au moins 30,2 €/HI de 2010 à 2012	3,5 tonnes jusqu'en 2008
Italie			3,5 tonnes jusqu'en 2007
Allemagne			12 tonnes jusqu'en 2007
Pays-Bas			12 tonnes jusqu'en 2007
Estonie	24,5 €/HI en 2004 33 €/HI en 2010		
Lettonie	30,2 €/HI en 2011 33 €/HI en 2013		
Lituanie	30,2 €/HI en 2011 33 €/HI en 2013		
Malte	24,5 €/HI en 2004 33 €/HI en 2010		
Pologne	27,4 €/HI en 2008 30,2 €/HI en 2010 33 €/HI en 2012		
Chypre	30,2 €/HI en 2008 33 €/HI en 2010		

Source : ministère de l'Économie, des Finances et de l'Emploi

Tableau n° 22
Taxe à l'essieu – Barème des tarifs trimestriels et journaliers

Catégorie de véhicules	PTAC ou PTRAC (en tonnes)		Tarifs par trimestre (en euros)		Tarifs par jour (en euros)	
	= ou > à	< à	Suspension pneumatique du ou des essieu(x) moteur(s)	Autres systèmes de suspension du ou des essieu(x) moteur(s)	Suspension pneumatique du ou des essieu(x) moteur(s)	Autres systèmes de suspension du ou des essieu(x) moteur(s)
I – Véhicules automobiles porteurs	12	18	68,6	99,09	2,74	3,96
	18		91,47	137,2	3,66	5,49
	12	12	68,6	99,09	2,74	3,96
c) à quatre essieux	12	12	68,6	99,09	2,74	3,96
	27		91,47	135,68	3,66	5,43
III – Véhicules articulés composés d'un tracteur et d'une semi-remorque	12	20	94,52	131,11	3,78	5,24
	20	27	144,83	176,84	5,79	7,07
	27		221,05	251,54	8,84	10,06
b) semi-remorque à deux essieux	12	27	94,52	131,11	3,78	5,24
	27	33	117,39	163,12	4,7	6,52
	33	39	144,83	193,61	5,79	7,74
c) semi-remorque à trois essieux	33	39	158,55	234,77	6,34	9,39
	12	27	94,52	131,11	3,78	5,24
	27	38	117,39	163,12	4,7	6,52
	38		131,11	176,84	5,24	7,07
III – Remorques (quel que soit le nombre d'essieux)	16			68,6		2,74

Source : ministère de l'Économie, des Finances et de l'Emploi

Annexe 12 - Fiscalité sur le transport routier de marchandises Comparaison européenne

Note rédigée par la Direction de la législation fiscale,
ministère de l'Économie, des Finances et de l'Emploi

Aux fins d'une mise en regard avec le régime français, une étude comparative de la fiscalité applicable au transport routier de marchandises a été effectuée pour l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, l'Italie, les Pays-Bas, la Pologne et la Roumanie. Dans ces différents États, les entreprises de transport routier sont redevables de l'impôt sur les sociétés et d'une taxe foncière. Une taxe professionnelle est due en Allemagne, en Espagne et en Italie. L'Eurovignette est due en Belgique et aux Pays-Bas ; l'Allemagne l'a supprimée et remplacée par une taxe autoroutière. Les entreprises allemandes, espagnoles, italiennes, néerlandaises, polonaises et roumaines sont également redevables d'une taxe sur les véhicules. Seule la Belgique perçoit une taxe de circulation.

1. L'impôt sur les sociétés

Les entreprises de transport routier sont redevables de l'impôt sur les sociétés de droit commun. Les taux sont les suivants :

Allemagne

Taux de 25 % et majoration de 5,5 % de l'impôt. Taux effectif : 26,37 %¹. Il existe par ailleurs un impôt au profit des communes (*Gewerbesteuer*) assis sur le résultat corrigé des entreprises (cf. taxe professionnelle *infra*) ;

Belgique

33 % si le bénéfice est supérieur ou égal à 322 500 euros². Taux progressifs de 24,25 % à 34,5 % si le bénéfice est inférieur à 322 500 euros³ (une majoration conjoncturelle égale à 3 % du montant de l'impôt s'y ajoute, si bien que le taux effectif maximum est de 33,99 %) ;

1 - À compter du 1^{er} janvier 2008 : taux de 15 % et majoration de 5,5 % de l'impôt, soit 15,82 %.

2 - Taux applicable à l'ensemble du bénéfice.

3 - De 0 à 25 000 € : 24,25 % ; de 25 000 à 90 000 € : 31 % ; de 90 000 à 322 500 € : 34,5 % (majoration destinée à effacer progressivement l'avantage des taux réduits de 24,25 % et de 31 % par rapport au taux de 33 %).

Espagne

En général 32,5 %¹. Pour les petites et moyennes entreprises (chiffre d'affaires inférieur ou égal à 8 millions d'euros) : 25 % si le bénéfice est inférieur ou égal à 90 152 euros ; 32,5 % au-delà. 25 % pour les sociétés d'assurance mutuelle et coopératives de crédit et 20 % pour les autres sociétés coopératives ;

Italie

33 %. Il existe par ailleurs un impôt régional sur la valeur ajoutée nette (hors amortissements) au taux général de 4,25 %, non déductible de la base de l'impôt sur les sociétés (cf. taxe professionnelle *infra*) ;

Pays-Bas

20 % sur la fraction du bénéfice inférieure à 25 000 euros². 23,5 % de 25 000 euros à 60 000 euros. 25,5 % au-delà ;

Pologne

19 % ;

Roumanie

16 %.

2. La taxe professionnelle

Allemagne

La taxe professionnelle s'applique à toute entreprise industrielle et commerciale, quelle que soit la forme, exerçant son activité en Allemagne. Les sociétés de capitaux allemandes sont toujours assujetties en raison de leur forme juridique.

La taxe professionnelle est assise sur le bénéfice d'exploitation après prise en compte de différents correctifs afin de déterminer la valeur économique du bénéfice. Sont réintégrées notamment la moitié des loyers, la moitié des intérêts des dettes à long terme, la quote-part des pertes provenant de la participation dans les sociétés de personnes. À l'inverse, certaines déductions sont effectuées telles que : 1,2 % de la valeur fiscale des immeubles d'exploitation et les distributions provenant de participations égales ou supérieures à 10 % dans des sociétés de capitaux. Un coefficient de 5 % est ensuite appliqué sur le résultat retraité. Le taux de l'impôt voté par les communes s'applique sur cette assiette nette imposable avec un taux minimum de 200 % (la taxe professionnelle représente en général 14 % du bénéfice imposable).

Espagne

L'impôt espagnol, déterminé à partir d'éléments fonciers et de données professionnelles sur les activités économiques, rassemble des éléments proches de la taxe professionnelle française.

1 - 2008 : 30 %.

2 - 2008 : 20 % sur la fraction du bénéfice inférieure à 40 000 euros. 23 % de 40 000 à 200 000 euros. 25,5 % au-delà.

La détermination de l'impôt ne repose pas comme pour la taxe professionnelle française sur une logique « base x taux ». Le montant de cet impôt est déterminé au terme d'un calcul complexe prenant en compte un barème applicable à une base composée d'un montant forfaitaire, fonction de l'activité, et d'un montant supplémentaire, fonction de la surface occupée, ainsi que de coefficients de pondération, en fonction du chiffre d'affaires, d'éventuels coefficients municipaux de majoration ou de minorations, selon la localisation, et d'une éventuelle majoration départementale.

Italie

L'IRAP (*Imposta sulle attività produttive*) est un impôt régional qui s'applique aux activités productives (production, échanges de biens ou prestations de services) exercées dans le ressort du territoire régional. Il est dû notamment par les entrepreneurs individuels et les sociétés.

La base imposable de l'IRAP est constituée par la valeur nette ajoutée (hors amortissements) produite par les entreprises. Il s'agit donc d'un impôt essentiellement assis sur les coûts salariaux, les charges financières et la rémunération des capitaux propres. Le taux commun de l'IRAP est fixé à 4,25 %.

3. La taxe foncière

Allemagne

La taxe foncière est prélevée sur les immeubles bâtis et non bâtis. S'agissant des immeubles non bâtis, elle est basée sur la valeur fiscale déterminée au 1^{er} janvier 1964 et majorée de 40 %. Pour les immeubles bâtis, elle est basée sur la valeur de rendement qui varie en fonction du type du bien, de la taille de la commune et de l'année de construction.

L'impôt est ensuite calculé en appliquant à cette base d'imposition un coefficient fédéral (de 0,26 % à 0,35 %) et un taux local variable selon les communes (au total, le taux moyen d'imposition est de 1 %).

Belgique

La taxe foncière belge (précompte immobilier) est basée sur le revenu cadastral indexé. Le taux du précompte immobilier comprend le taux de base et les additionnels provinciaux et communaux. Ce sont les Régions qui sont compétentes pour modifier le taux de base et les exonérations en matière de précompte immobilier.

Le précompte immobilier est également dû à raison des matériels et outillages (appareils, machines et autres installations utiles à une exploitation industrielle, commerciale ou artisanale). Lorsqu'un immeuble bâti ou non bâti comporte du

matériel et outillage, le Cadastre fixe un revenu cadastral distinct pour cette composante¹.

Espagne

La taxe foncière municipale est basée sur le revenu cadastral des immeubles. Les taux sont en moyenne de 0,4 % pour les immeubles en milieu urbain et de 0,3 % pour ceux situés en milieu rural.

Italie

L'impôt communal sur les immeubles est dû annuellement par les propriétaires d'immeubles bâtis ou non bâtis. La taxation varie en fonction de la nature de l'immeuble et des règles fixées par les communes. En conséquence, les règles de cet impôt ne sont pas uniformes sur tout le territoire, les communes pouvant fixer des règles propres y compris en dérogation ou complément des règles légales (en général, les taux fixés par les communes varient entre 0,4 % à 0,7 %).

Pays-Bas

La taxe foncière néerlandaise sur les locaux professionnels est séparée en deux, une part est payée par le propriétaire, l'autre par le locataire ou personne qui en a la libre disposition. À Amsterdam, un local professionnel dont la valeur locative est égale à un million d'euros sera assujéti par tranches de 2 500 euros de valeur locative selon un taux de 3,34 euros pour l'utilisateur et 4,17 euros pour le propriétaire. Ces taux peuvent être très différents : environ 8 euros à Leiden et 5 euros à Utrecht. La fourchette est large, de 2 euros à 18 euros par tranche de 2 500 euros de valeur locative.

Pologne

La taxe foncière sur les immeubles bâtis et non bâtis professionnels est calculée à partir de leur superficie. Les taux sont fixés par les communes mais ne peuvent pas excéder 0,18 euros par m² pour les terrains et 4,88 euros par m² pour les locaux.

Roumanie

La taxe foncière est basée sur la valeur des immeubles inscrite au bilan de l'entreprise. Les taux fixés par les communes varient de 0,5 % à 1 % pour les locaux. S'agissant des terrains, la taxe peut s'élever jusqu'à 0,18 euros par m².

4. L'Eurovignette

Belgique et Pays-Bas

Un droit d'usage des infrastructures, dit « Eurovignette », peut être perçu pour l'utilisation des autoroutes dans les États qui n'appliquent pas de péages. C'est notamment le cas en Belgique et aux Pays-Bas.

1 - Les nouveaux investissements sont exonérés de précompte en Flandres (depuis 1998) et en Wallonie (sous conditions en 2005, de façon inconditionnelle depuis 2006). Enfin, la Région de Bruxelles-Capitale octroie un crédit d'impôt à la personne physique ou morale redevable du précompte immobilier sur matériel et outillage. Ce crédit d'impôt est entièrement à charge de la Région de Bruxelles-Capitale.

L'Eurovignette est applicable aux véhicules à moteur et ensembles de véhicules affectés exclusivement au transport par route de marchandises et dont la masse maximale autorisée atteint au moins 12 tonnes. Le montant de l'Eurovignette se détermine selon la combinaison du nombre d'essieux et du degré de pollution (norme d'émission ou norme Euro) du véhicule.

Tableau n° 23
Montant de l'Eurovignette

	Nombre d'essieux	
	Inférieur ou égal à trois	Supérieur ou égal à quatre
Norme d'émission	Taxe annuelle	Taxe annuelle
Non Euro	960 €	1 550 €
Euro I	850 €	1 400 €
Euro II	750 €	1 250 €

Source : ministère des Finances, de l'Économie et de l'Emploi

5. La taxe autoroutière : Allemagne

Depuis le 1^{er} janvier 2005, la taxe autoroutière allemande a remplacé l'Eurovignette. Tous les camions d'un poids total supérieur à 12 tonnes, chargés ou à vide, circulant sur le réseau autoroutier fédéral (environ 12 000 km) sont assujettis à cette taxe.

Le montant prélevé est calculé en fonction du trajet parcouru sur autoroute, du nombre d'essieux et du niveau des émissions polluantes du véhicule concerné. Les camions transitant par l'Allemagne sont également concernés par cet impôt. La taxe s'élève en moyenne à 12,4 centimes d'euro par kilomètre d'autoroute parcouru.

6. La taxe de circulation : Belgique

Le montant de la taxe est fixé en fonction du nombre d'essieux, de la nature de la suspension et de la masse maximale autorisée (MMA). Il varie également selon que le véhicule circule seul ou avec une remorque. Par exemple, le propriétaire d'un camion (véhicule circulant seul) à trois essieux avec une MMA supérieure à 25 tonnes sera redevable d'une taxe de 345 euros si la suspension est pneumatique et de 394 euros dans les autres cas. Pour un camion de plus de quatre essieux, la taxe sera de 371 euros ou de 607 euros selon la

suspension. Pour un ensemble de véhicules, le montant maximum de la taxe est de 889 euros (véhicule à moteur de plus de trois essieux plus remorque de plus de trois essieux, suspension non pneumatique).

7. La taxe annuelle sur les véhicules

Allemagne

Les propriétaires de poids lourds sont redevables de la taxe sur les véhicules. La taxe se calcule sur le poids total en charge du poids lourd et de la remorque. La taxe est progressive et s'élève par palier de 200 kg à : 11,25 euros jusqu'à 2 000 kg (par 200 kg) ; 12,02 euros de 2 000 kg à 3 000 kg ; 12,78 euros de 3 000 kg à 3 500 kg.

En outre, des réductions de taxe sont accordées en fonction du niveau des émissions polluantes du véhicule (exemple : la taxe annuelle d'un véhicule poids lourd de 17 tonnes avec une remorque de 23 tonnes s'élève à environ 1 600 euros).

Espagne

Les propriétaires de véhicules sont redevables de la taxe municipale espagnole sur les véhicules. La taxe de base pour un camion d'au moins 10 tonnes est de 148,30 euros. Les municipalités peuvent augmenter le montant de cette taxe (au maximum de 100 %) et la moduler selon différents critères, notamment les caractéristiques du moteur et son impact sur l'environnement.

Italie

Les propriétaires de véhicules immatriculés en Italie sont redevables de la taxe annuelle de circulation. Elle est calculée en fonction de la cylindrée du moteur et du type de carburant utilisé.

Pays-Bas

Une taxe annuelle assise sur le poids du véhicule est due par les propriétaires. Son montant de base varie de 700 à 2 104 euros. Une taxe supplémentaire est prélevée par les provinces. Son montant varie de 268 à 304 euros.

Pologne

Les propriétaires de camions sont redevables de la taxe annuelle sur les véhicules d'un tonnage supérieur à 3,5 tonnes ainsi que sur les remorques et les semi-remorques.

Roumanie

Une taxe annuelle communale est prélevée sur les véhicules poids lourds en fonction de la masse du véhicule. Les communes bénéficient d'une certaine marge de manœuvre pour la fixation des taux.

Annexe 13 - La part de marché du pavillon français en transport international

Les graphiques présentés ici reposent sur les données collectées par le SESP. Ils résultent des enquêtes TRM réalisées en France et dans les autres pays européens, selon une méthodologie en principe identique. La signification et la fiabilité de ces chiffres méritent cependant attention. Le SESP donne les précisions suivantes dans la note de synthèse n° 161 de janvier-février-mars 2006 :

« L'approche retenue (...) est celle qui assure la description la plus précise des mouvements de marchandises. Par exemple dans le cas d'un parcours Paris-Berlin avec chargement complémentaire à Cologne et livraison de l'ensemble à Berlin, on a considéré deux enregistrements (Paris-Berlin avec le chargement initial et Cologne-Berlin avec le chargement complémentaire). Cependant, tous les pays ne procèdent pas ainsi : certains simplifient en ne retenant qu'une seule opération de transport (Paris-Berlin), ce qui n'est légitime que pour décrire les mouvements de véhicules. Cette différence d'approche entraîne quelques écarts avec les résultats parus dans d'autres publications.

Les conventions retenues conduisent à classer en transport national une partie des mouvements de marchandises qui, bien que concourant à des échanges internationaux de marchandises, s'effectue sur le territoire d'un pays. Il s'agit de mouvements associés à un changement d'attelage ou une rupture de charge à l'intérieur du territoire du pays. Ainsi, un parcours Paris-Berlin effectué avec un relais d'attelage pour le transport de Strasbourg à Berlin se décompose, dans l'enquête TRM française, en un transport national de Paris à Strasbourg et un transport international de Strasbourg à Berlin.

Les données du Portugal présentent une rupture de série entre 2004 et les années 2000 à 2003. En effet, entre 2000 et 2003, le Portugal estimait le transport pour compte propre à partir des seuls chiffres disponibles sur les transports pour compte propre de 1999. L'amélioration des taux de réponse en 2004 a eu pour effet d'accroître de 25 % le nombre de véhicules transportant des marchandises. L'enquête italienne présente aussi une rupture de série entre 2003 et 2004 due à un changement de méthodologie. Pour l'Espagne, l'accroissement observé en 2002 s'explique en partie par le fait que l'on a désormais inclus dans l'enquête le transport au sein d'une même municipalité (le « municipio » en Espagne est un niveau géographique de taille moyenne à peu près comparable à celle du canton en France). »

Pour 2004, les données relatives aux pays suivants : Chypre, Danemark, Estonie, Finlande, Hongrie, Irlande, Lettonie, Lituanie, Norvège, Pologne,

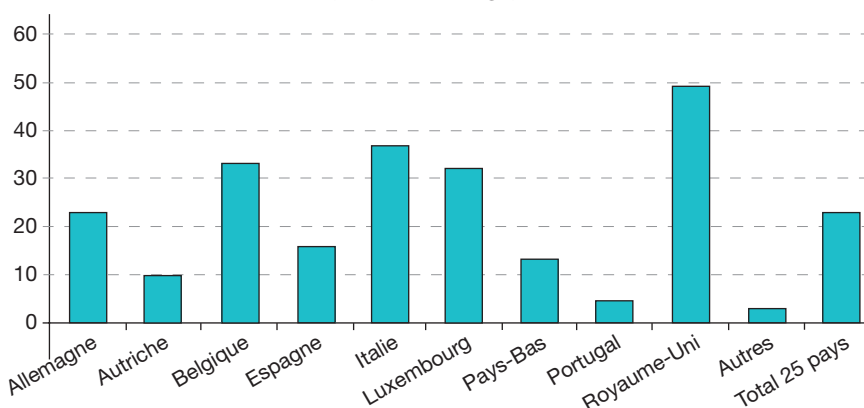
République tchèque, Slovénie, Slovaquie, Suède sont regroupées sous la rubrique « Autres pays ».

Précisons en outre que par « pavillon français », il faut entendre le transport réalisé par des camions ou des ensembles dont le véhicule moteur est immatriculé en France. Et symétriquement pour les pavillons étrangers.

Situation du pavillon français en 2005

Nous présentons cette situation, dans un premier temps, en ne tenant pas compte des trafics internationaux réalisés sous pavillon « tiers », c'est-à-dire par des véhicules immatriculés dans un pays autre que le pays de chargement ou de déchargement (véhicules allemands, par exemple, sur des trafics entre la France et les Pays-Bas).

Graphique n° 126
Part de marché du pavillon français dans les échanges bilatéraux en 2005
(en pourcentage)



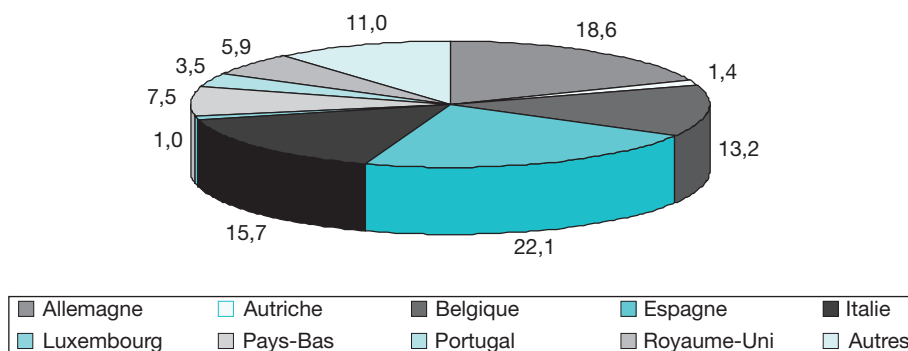
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Si l'on considère l'ensemble des pays, les deux sens confondus, le pavillon français se situe à 23,3 %. Mais la part de marché varie dans des proportions très importantes puisqu'elle est de 2,4 % vis-à-vis des « Autres pays » (0,9 % avec la Pologne ou la République tchèque, c'est-à-dire quasi nulle), de 4,9 % avec le Portugal. Inversement, elle est à 42,9 % avec le Royaume-Uni. En aucun cas, elle ne dépasse 50 %.

Ces chiffres doivent cependant être relativisés en tenant compte du fait que les échanges routiers bilatéraux sont de niveaux très différents. La très faible part de marché du pavillon français est moins grave lorsqu'on considère les échanges avec le Portugal qui ne représente que 3,5 % des transports bilatéraux concernant la France qu'avec l'Espagne, où la part de marché du pavillon français est trois fois plus importante mais « pèse » 22 % de ces échanges. D'où le graphique n° 127 qui représente le poids de chaque pays dans les échanges routiers bilatéraux :

Graphique n° 127

Poids de chaque État dans les échanges bilatéraux avec la France en 2005
(en pourcentage)



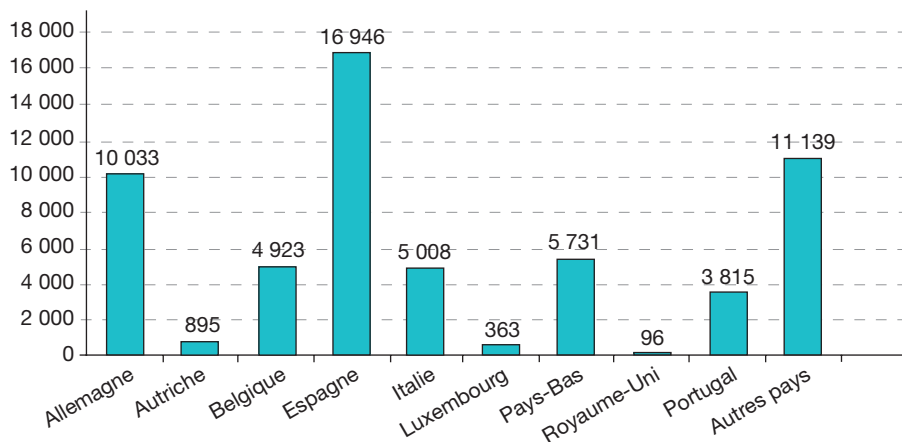
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Une autre façon de relativiser ces résultats est de considérer le montant du « déficit » du pavillon français par rapport aux différents pays (chiffres 2005). Dans le graphique n° 128, le déficit est mesuré, pour un pays donné, par la différence entre le tonnage kilométrique réalisé par les transporteurs de ce pays et le tonnage kilométrique réalisé par le pavillon français.

Avec tous les pays, il y a « déficit », mais d'une importance très variable.

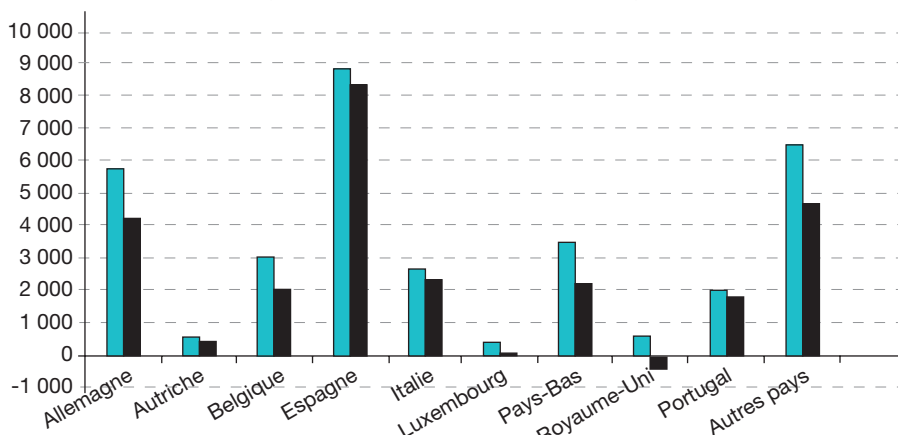
Il existe évidemment un écart, parfois très important, de la part du pavillon français selon le sens du transport. Dans tous les cas, la part du pavillon français est plus forte lorsqu'on considère les « sorties » que lorsqu'on considère les « entrées ». Pour l'ensemble des pays, en 2005, la part du pavillon français est de 25,3 % sur les « sorties », mais de 21,5 % sur les « entrées ». Le sens de l'écart entre la part de marché à l'entrée et à la sortie est toujours le même, à une exception près : le déficit global vis-à-vis du Royaume-Uni se transforme en un excédent (modeste !) dans le sens des sorties.

Graphique n° 128
Déficit du pavillon français par rapport aux pavillons nationaux
dans les échanges bilatéraux
(en millions de tonnes-kilomètres)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Graphique n° 129
Déficit du pavillon français par rapport aux pavillons nationaux
dans les échanges bilatéraux
(en millions de tonnes-kilomètres)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

Les chiffres que nous avons utilisés jusqu'à présent concernent les trafics réalisés, dans les échanges bilatéraux de la France, par les transporteurs français et les transporteurs du pays considéré. Mais interviennent aussi des transporteurs de pays tiers ; leur prise en compte donne une image encore moins satisfaisante du rôle du pavillon français. En effet, sa part sur les échanges, les deux sens confondus, avec l'ensemble des pays considérés tombe alors au-dessous de 20 % (19,7 %).

Tableau n° 24
Part des différents pavillons

Part du pavillon français	Part des pavillons des pays partenaires	Part des pavillons des pays tiers	Total
19,7 %	64,9 %	15,4 %	100,0 %

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

La part du pavillon français atteint sa valeur maximum dans les échanges avec le Royaume-Uni où elle reste inférieure à 38 %.

Évolution de la part du pavillon français

On peut consulter la note de synthèse n° 159 de mai-juin-juillet 2005 du SESP qui, dans les figures 8 à 12, visualise l'évolution des parts de marché des transporteurs français dans les échanges bilatéraux avec l'Espagne, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, de 1993 à 2003. En complétant cette série par les chiffres disponibles des dernières années, on obtient l'évolution suivante pour l'ensemble des pays pris en compte (dont la liste varie légèrement en fonction de l'enrichissement des informations disponibles) :

Tableau n° 25
Part de marché du TRM français à l'international

2001	2002	2003	2004	2005
29,9	30,3	29,1	24,0	19,7

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres du SESP

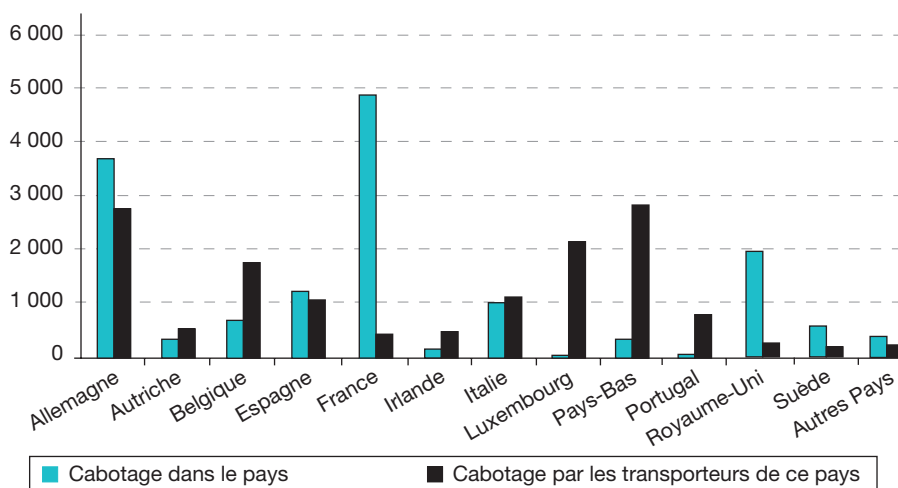
Les chiffres cités doivent subir une révision

Les transports effectués par les véhicules étrangers résultent d'estimations réalisées selon une procédure adoptée par le SESP il y a plusieurs années, s'appuyant notamment sur l'enquête *Transit* de 1993, actualisées à partir de données des douanes, des enquêtes TRM faites à l'étranger et des mesures de la circulation réalisées par le SETRA. Ces chiffres doivent être prochainement révisés en tenant compte des résultats de l'enquête *Transit* de 2004, du sondage de la circulation 2004 et de l'amélioration des résultats des enquêtes TRM étrangères, tant du point de vue de la qualité de ces enquêtes que de leur champ. Cette révision devrait se traduire par une majoration des tonnes-kilomètres réalisées sur le territoire français par les véhicules étrangers. Déjà le rapport de la Commission des comptes pour 2006 annonce, s'agissant du transport par le pavillon étranger : « Les travaux menés en 2007 dans la perspective d'un rebasefont état d'un niveau supérieur à 60 Gt-km » (alors que le chiffre inscrit sous cette rubrique pour 2006 est de 56,2 Gt). S'agissant du transport international, « les travaux réalisés en 2007... font état d'un niveau de 46,3 Gt-km » (chiffre correspondant dans les comptes de 2006 : 31,0 Gt-km).

Annexe 14 - Le cabotage en France et le cabotage par les transporteurs français à l'étranger

Les données disponibles proviennent du traitement des enquêtes TRM françaises et étrangères pour l'année 2004. Elles sont de qualité inégale et présentent des lacunes, notamment parce que, pour des raisons de confidentialité statistique, les chiffres résultant de moins de dix observations ne peuvent être publiés. De nombreuses cases du tableau recoupant le pays caboté et le pavillon du pays caboteur ne sont, de ce fait, pas remplies. Malgré ces limites, on peut établir les graphiques suivants :

Graphique n° 130
Le cabotage dans les différents pays en Europe des Quinze, en 2005
(en millions de tonnes-kilomètres)



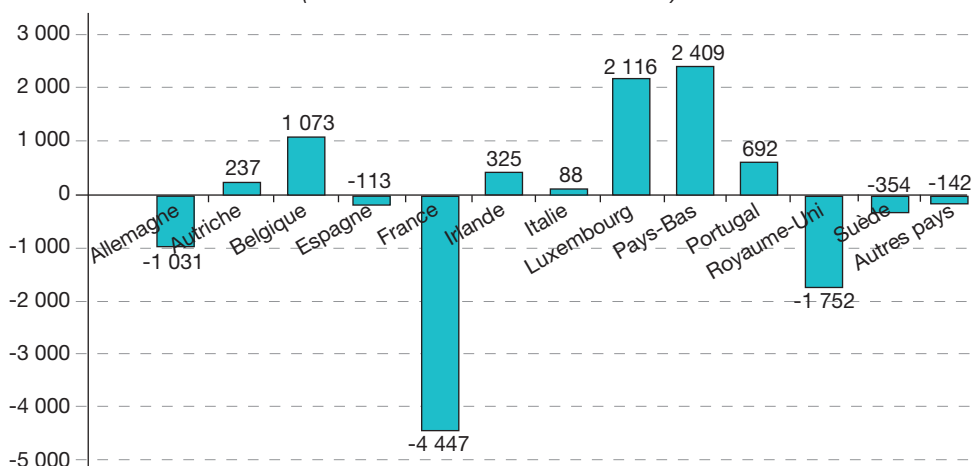
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres SESP, traitement des enquêtes TRM françaises et étrangères

La France est donc le premier pays européen caboté, devant l'Allemagne et le Royaume-Uni. En revanche, les performances du pavillon français en tant que caboteur situent la France loin derrière les Pays-Bas, l'Allemagne, le Luxembourg, la Belgique et dans une moindre mesure l'Espagne, l'Italie et le Portugal.

Il en résulte que le solde (cabotage par le pavillon du pays - cabotage dans le pays par les pavillons étrangers) est fortement déficitaire. Il est le plus important de tous les pays avec un déficit de 4,4 milliards de tonnes-kilomètres.

Graphique n° 131

Le cabotage dans l'Europe des Quinze, en 2005
Solde (dans le pays — par les transporteurs de ce pays)
 (en millions de tonnes-kilomètres)

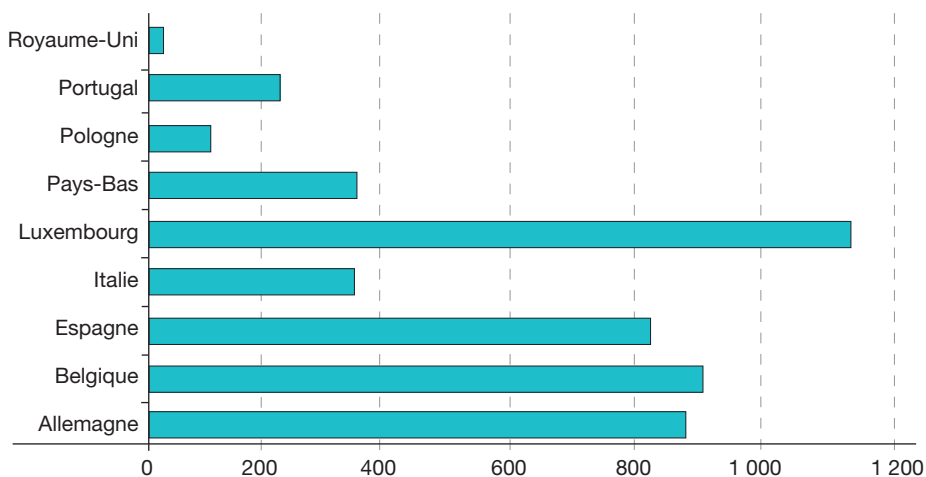


Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres SESP, traitement des enquêtes TRM françaises et étrangères

Dans la mesure où les données sont disponibles, on peut connaître le niveau du cabotage des pavillons étrangers en France et du pavillon français à l'étranger :

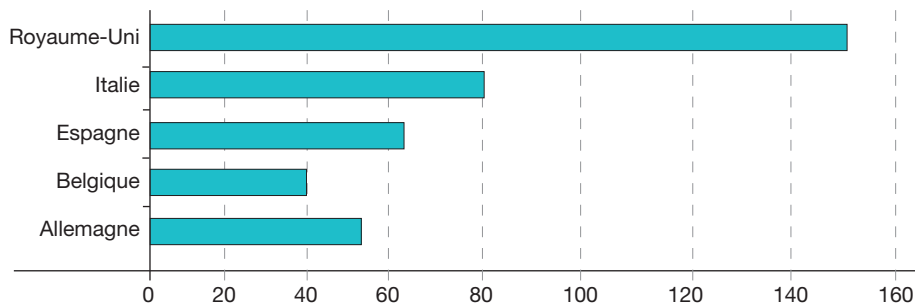
Graphique n° 132

Principaux caboteurs en France en 2005
 (en millions de tonnes-kilomètres)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres SESP, traitement des enquêtes TRM françaises et étrangères

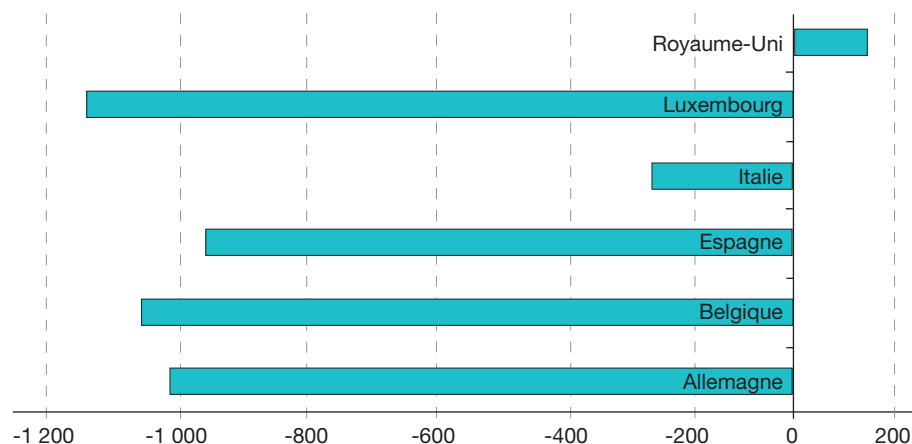
Graphique n° 133
Principaux pays cabotés par les transporteurs français en 2005
 (en millions de tonnes-kilomètres)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres SESP, traitement des enquêtes TRM françaises et étrangères

On peut également calculer un solde par pays :

Graphique n° 134
Déficit ou excédent du pavillon français en 2005
 (en millions de tonnes-kilomètres)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres SESP, traitement des enquêtes TRM françaises et étrangères

On peut enfin calculer un « taux de couverture » (cabotage dans le pays par les transporteurs français/cabotage en France par les transporteurs de ce pays x 100), par pays ou globalement, et montrer comment il a évolué au cours des dernières années :

Tableau n° 26
Taux de couverture par pays

	2001	2002	2003	2004	2005
Allemagne	23,2	20,3	14,4	13,8	6,2
Belgique	5,9	4,2	4,9	6,3	4,4
Espagne	40,5	18,5	12,2	7,9	7,4
Italie	ns	75,5	87,4	70,8	23,1
Royaume-Uni	360,6	318,4	657,7	324,2	652,2
Ensemble des pays	16,8	15,4	14,1	12,1	8,5

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres SESP, traitement des enquêtes TRM françaises et étrangères

La baisse du taux de couverture est donc un phénomène général, malgré le léger redressement avec la Belgique en 2004, et la variation sans doute peu significative (le volume du cabotage par le pavillon anglais en France est faible et une petite modification de ce chiffre entraîne un changement important du rapport) du taux de couverture avec le Royaume-Uni.

Annexe 15 - Évolution de l'emploi dans le secteur du TRM

1

Les statistiques disponibles résultent soit de l'UNEDIC, soit de l'enquête annuelle d'entreprise (EAE). Les statistiques de l'UNEDIC ne concernent que les emplois salariés, au 31 décembre de l'année considérée, et ne prennent en compte dans les statistiques trimestrielles que les établissements de dix salariés et plus. Les statistiques provenant de l'EAE concernent à la fois les emplois salariés et non salariés, pour toutes les entreprises quelle que soit leur taille. Pour les entreprises de moins de dix salariés qui ne font pas l'objet d'une enquête exhaustive mais d'une interrogation par sondage, les chiffres résultent d'estimations réalisées par le SESP. Il s'agit également de chiffres au 31 décembre de chaque année.

La différence la plus importante entre les deux sources tient au fait que les statistiques de l'EAE sont établies par entreprise, alors que celles de l'UNEDIC le sont par établissement. Dans le premier cas, ce sont tous les emplois de l'entreprise qui sont enregistrés en fonction de la nomenclature d'activité à laquelle cette entreprise est rattachée (code APE) : les emplois d'une entreprise classée en 602L apparaissent dans leur totalité sous cette rubrique. En revanche, pour les statistiques de l'UNEDIC, chaque établissement est classé en fonction du code APE et les emplois de cet établissement apparaissent sous cette rubrique. Les différents établissements d'une même entreprise – et donc les emplois correspondants – peuvent relever de codes différents. Si, par exemple une entreprise X classée en 602L a trois établissements A, B et C classés respectivement en 602M, 602L et 634A, tous les effectifs de l'entreprise sont classés en 602L dans l'EAE, mais dans les chiffres de l'UNEDIC, les effectifs de l'établissement A sont classés en 602L, ceux de l'établissement B en 602M et ceux de l'établissement C en 634A.

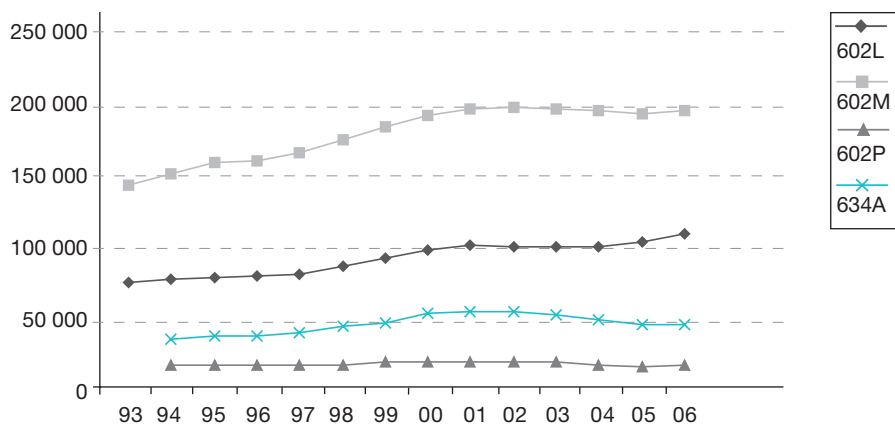
La conséquence de cette différence de traitement est que les chiffres résultant des deux sources peuvent être, même en ordre de grandeur, très différents ! Selon les cas, les chiffres de l'EAE concernant les salariés peuvent être supérieurs ou inférieurs à ceux de l'UNEDIC : ils sont supérieurs dans le cas de la messagerie ; mais s'agissant du transport de proximité ou du transport interurbain, la relation est inverse : les chiffres de l'UNEDIC sont supérieurs à ceux de l'EAE...

Une dernière source peut être citée, celle de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL).

1. Les effectifs salariés selon les chiffres de l'UNEDIC

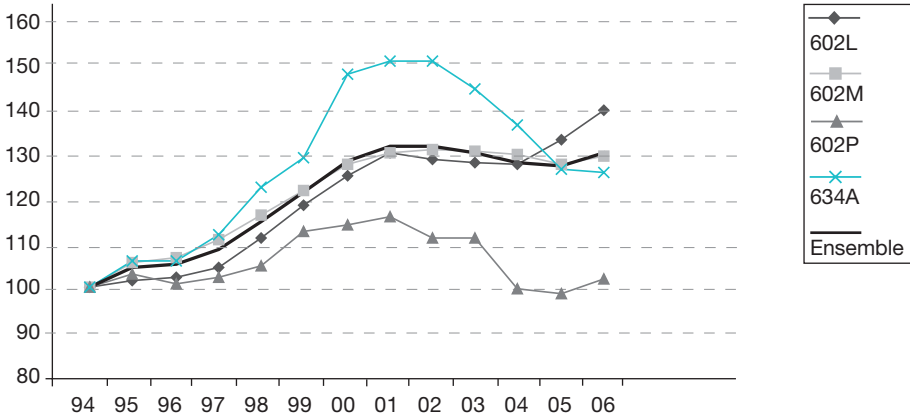
Les trois graphiques qui suivent concernent le « TRM élargi », c'est-à-dire les entreprises de transport de proximité, de transport interurbain, les entreprises de location et, sous le code 634A, les entreprises de messagerie. Ils sont construits à partir des données relevées dans le Bilan social annuel du transport routier de marchandises, et, pour 2006, dans les Comptes des transports de la Nation (chiffres provisoires). Cette dernière source ne donne aucun chiffre pour les entreprises de messagerie en 2006 ; mais le commentaire indique que les entreprises d'auxiliaires de transport auraient connu une progression de l'emploi salarié de 3,2 % et que les créations d'emplois « concerneraient essentiellement la messagerie ». Nous avons donc appliqué à l'emploi pour les entreprises de 634A ce pourcentage d'augmentation au chiffre de 2005.

Graphique n° 135
Évolution des emplois salariés



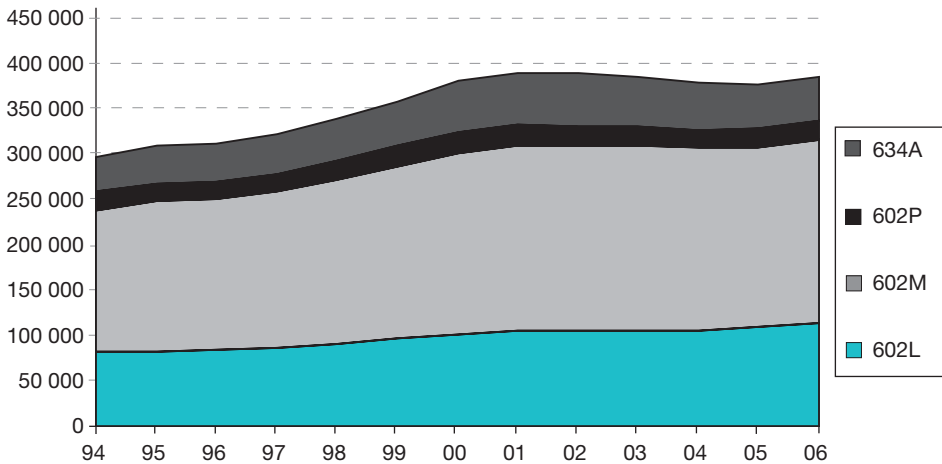
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'UNEDIC

Graphique n° 136
Évolution des emplois salariés
(en indices base 100 en 1994)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'UNEDIC

Graphique n° 137
Évolution des emplois salariés (chiffres cumulés)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'UNEDIC

Pour l'ensemble du TRM élargi, ces graphiques font apparaître une croissance forte (bien que ralentie en 1996) conduisant à une courbe qui culmine en 2001 (+ 31,5 % par rapport à 1994). Il s'ensuit une décroissance faible, mais régulière jusqu'en 2005 et une reprise en 2006 (+ 2,3 %) qui permet de se rapprocher du niveau de 2003.

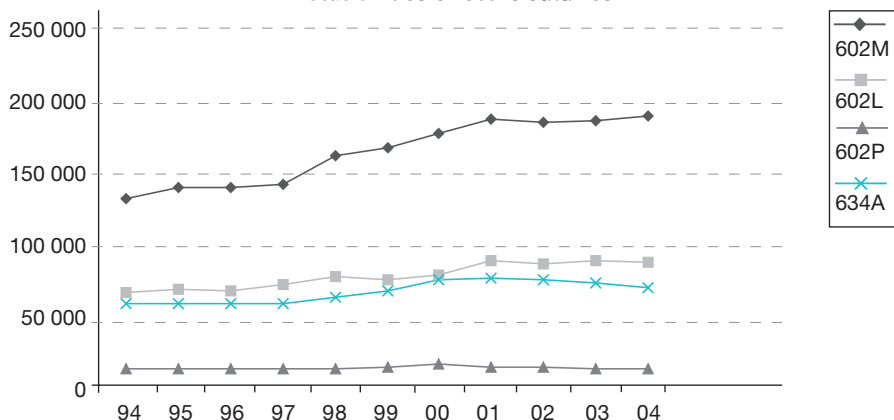
La reprise de 2006 concerne les quatre catégories d'entreprises. Mais les entreprises de messagerie avaient connu une croissance beaucoup plus forte que l'ensemble avant 2001, suivie d'une baisse prononcée la ramenant à la moyenne en 2005 et 2006. Si la forme de la courbe des emplois dans les entreprises de location suit les mêmes tendances, la croissance a été plus faible avant 2001, et la chute plus prononcée, de sorte que ces dernières années elle se situe très légèrement au-dessous de l'indice 100. Enfin, la reprise de l'emploi dans les entreprises de proximité a commencé dès 2005, à un rythme assez fort.

La croissance des emplois des secteurs 602L et 602M au cours de la deuxième moitié des années 1990 s'explique très certainement, mais dans des proportions inconnues, par le mouvement d'externalisation du transport, c'est-à-dire par des glissements du compte propre vers le compte d'autrui. Il ne s'agit donc pas de créations nettes d'emplois. La part du compte propre dans l'activité du TRM semble stabilisée, malgré de légères variations, depuis quelques années. Le transfert d'emplois du compte propre vers le compte d'autrui est donc probablement terminé au début des années 2000.

2. Les effectifs selon les chiffres de l'EAE

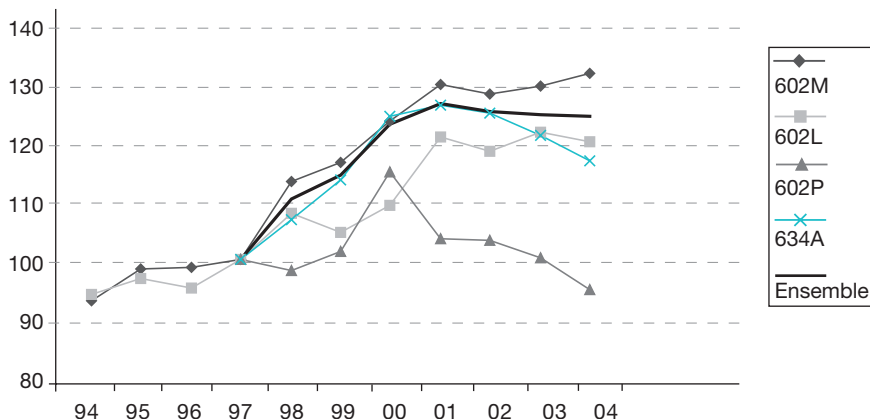
Rappelons que ces chiffres prennent en compte les effectifs des petites entreprises de moins de dix salariés. Ils sont issus du Bilan social annuel du transport routier de marchandises, et la dernière année pour laquelle des chiffres sont disponibles est 2004. On peut construire, à partir de ces données, les trois graphiques suivants :

Graphique n° 138
Évolution des effectifs salariés



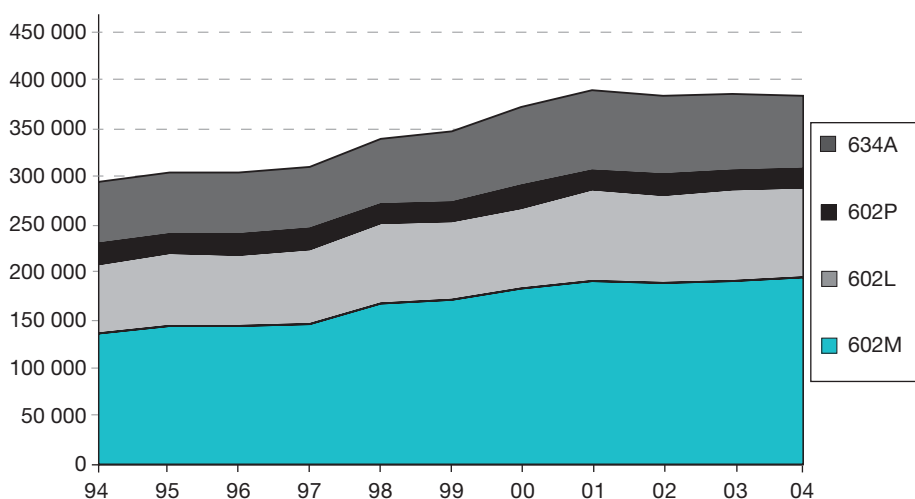
Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'EAE

Graphique n° 139
Évolution des effectifs salariés
(indice 100 en 1997)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'EAE

Graphique n° 140
Évolution des effectifs salariés (chiffres cumulés)



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'EAE

L'allure générale des courbes est très comparable à celle obtenue à partir des statistiques de l'UNEDIC, même si elles sont plus « heurtées »¹. Mais on retrouve bien la croissance de l'emploi jusqu'en 2001, la baisse depuis cette date.

1 - Rappelons que, dans les chiffres issus de l'EAE, l'unité d'observation est l'entreprise dans sa totalité. Les évolutions du classement des entreprises par rapport au code APE ont un impact plus important que lorsque ces changements ne concernent que les établissements, ce qui est le cas des chiffres issus de l'UNEDIC.

3. Les non-salariés selon l'EAE

Le nombre des non-salariés est connu grâce à l'EAE. Ce nombre, et la proportion qu'il représente par rapport aux effectifs totaux, est très variable selon les secteurs, reflétant l'importance plus ou moins grande des entreprises individuelles et la concentration des secteurs.

Les proportions de non-salariés sont relativement stables, même si elles tendent à légèrement décliner dans le temps. Pour l'année 2004, elles sont les suivantes :

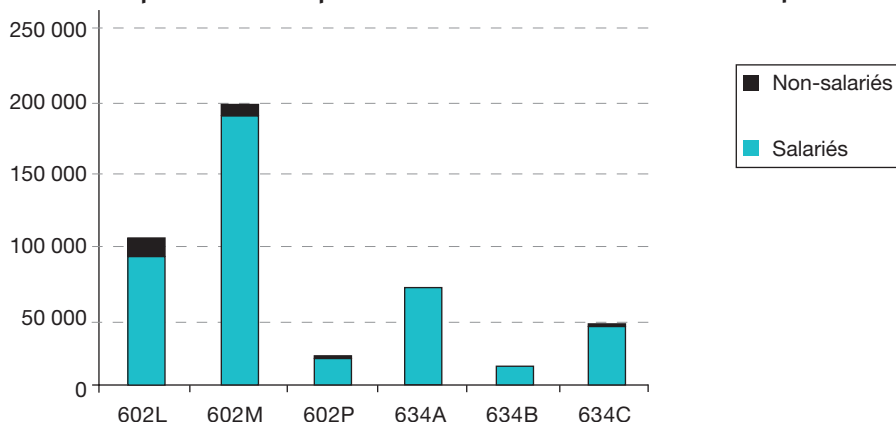
Tableau n° 27
Proportion de non-salariés

	Pourcentage de l'effectif total
602L	15,2
602M	4,5
602P	5,8
634A	0,7
634B	1,0
634C	1,1

Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'EAE

Le graphique n° 141 visualise les effectifs de chaque secteur répartis en salariés et non-salariés.

Graphique n° 141
Répartition des emplois entre salariés et non-salariés en 2004



Source : Maurice Bernadet 2007-2008, d'après les chiffres de l'EAE

4. Les effectifs salariés selon l'OPTL

L'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL), qui relève de la Commission nationale paritaire de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport, publie chaque année une brochure très complète sur les emplois relevant de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires du transport. Les chiffres publiés concernent les activités caractérisées par les codes suivants : 602 (L, M, N et P), 631E, 634 (A, B et C). Mais pour les entreprises classées en 634C, une partie seulement des emplois est prise en compte. Par ailleurs sont également prises en compte les entreprises de code 641C (autres activités de courrier) et 712A (location d'autres matériels de transport terrestre, mais pour partie seulement).

Les évaluations réalisées s'appuient sur plusieurs sources, à la fois l'UNEDIC et la CNAM (moyenne des effectifs communiqués à la fin de chaque trimestre, au prorata de la durée du contrat de travail pour les salariés en contrat à durée déterminée et au prorata de leur temps de travail pour les salariés à temps partiel). Les informations de ces sources principales sont complétées par les résultats de l'enquête réalisée par les conseillers à l'emploi et en formation de l'AFT-IFTIM.

Le tableau n° 28 fournit des chiffres très proches de ceux qui résultent des statistiques de l'UNEDIC pour les catégories 602M, 602L, 602P et 634A.

L'OPTL fournit également sous la forme d'un graphique les évolutions des effectifs du transport routier de marchandises et des activités auxiliaires, sans préciser malheureusement la définition précise de cette expression par rapport aux codes APE des entreprises qui sont prises en compte (voir graphique n° 142).

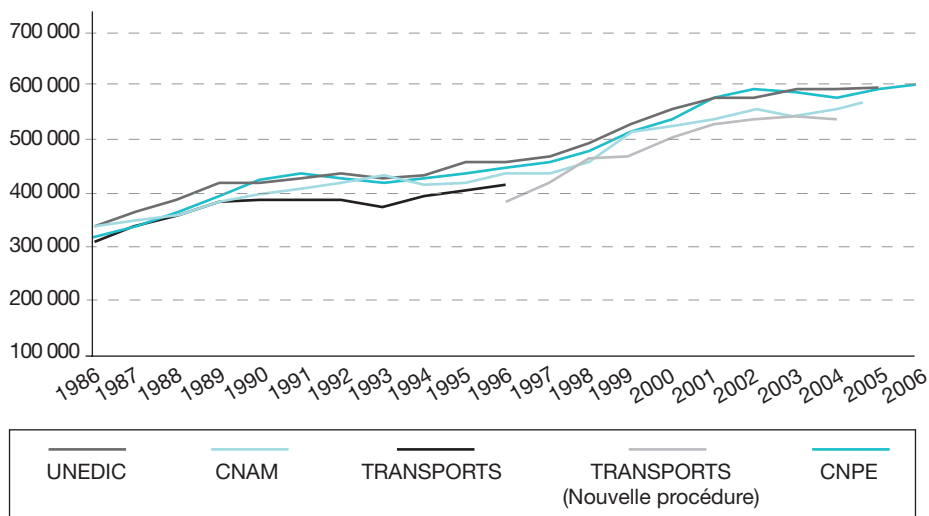
Tableau n° 28
France - Effectifs salariés
*(Correspondant au champ de la convention collective transport)**

	NAF	de 1 à 4	%	de 5 à 9	%	de 10 à 49	%	50 et plus	%	Total	%
Transport routier de marchandises	602M	6 988	1,2	14 024	2,4	81 724	14,0	92 427	15,9	195 163	33,5
	602L	11 343	1,9	16 902	2,9	47 723	8,2	30 162	5,2	106 130	18,2
	641C	663	0,1	823	0,1	4 174	0,7	1 175	0,2	6 835	1,2
	746Z	181	0,0	367	0,1	1 997	0,3	6 450	1,1	8 996	1,5
	Total	19 175	3,3	32 116	5,5	135 618	23,3	130 214	22,4	317 124	54,5
Transport routier de voyageurs	602B	792	0,1	2 258	0,4	19 370	3,3	35 923	6,2	58 343	10,0
	602G	782	0,1	1 784	0,3	9 465	1,6	5 292	0,9	17 323	3,0
	Total	1 574	0,3	4 042	0,7	28 835	5,0	41 215	7,1	75 666	13,0
Déménagement	602N	1 101	0,2	2 855	0,5	7 977	1,4	2 045	0,4	13 978	2,4
Location	602P	712	0,1	1 243	0,2	7 231	1,2	9 570	1,6	18 756	3,2
	712A	513	0,1	647	0,1	2 637	0,5	710	0,1	4 507	0,8
	Total	1 225	0,2	1 890	0,3	9 868	1,7	10 280	1,8	23 263	4,0
Auxiliaires de transport	634A	607	0,1	1 347	0,2	16 338	2,8	29 524	5,1	47 816	8,2
	634B	436	0,1	765	0,1	4 261	0,7	6 663	1,1	12 125	2,1
	634C	1 474	0,3	2 859	0,5	14 158	2,4	15 191	2,6	33 682	5,8
	Total	2 517	0,4	4 971	0,9	34 757	6,0	51 378	8,8	93 623	16,1
Entreposage non frigorifique	631E	333	0,1	614	0,1	3 030	0,5	8 088	1,4	12 063	2,1
Ambulances	851J	3 517	0,6	13 310	2,3	27 791	4,8	1 583	0,3	46 201	7,9
Ensemble des activités		29 441	5,1	59 798	10,3	247 876	42,6	244 803	42,1	581 918	100,0

(*) N.B. : La statistique UNEDIC a été ajustée pour les activités 746Z, 712A, 631E et 634C n'appartenant que pour partie au champ de la Convention collective Transport. Les chiffres d'établissements donnés pour ces codes n'ont qu'une valeur indicative.

Source : OPTL, d'après l'UNEDIC

Graphique n° 142
Transports routiers et activités auxiliaires - Évolution des effectifs
(sources comparées)



Source : OPTL

Ce graphique montre que, malgré les divergences entre les sources, la tendance générale est bien identique et conforme à ce que nous avons déjà pu relever : la croissance des effectifs, forte depuis le milieu des années 1990, s'est interrompue ou du moins a fortement ralenti à partir du début des années 2000. Toutefois, le point de retournement semble être 2004 alors que, s'agissant des chiffres du TRM routier élargi (cf. les données UNEDIC), le retournement intervient dès 2002.

Le document de l'OPTL fournit par ailleurs des informations précises sur la répartition des emplois par famille professionnelle, par niveau de formation, par âge, par catégorie socioprofessionnelle, par ancienneté...

Annexe 16 - Statistique de l'obtention de la capacité professionnelle

Tableau n° 29

Résultats de l'examen d'attestation de capacité pour l'année 2006

	Marchandises				Commissionnaires			
	Inscrits	Présents	Reçus	%	Inscrits	Présents	Reçus	%
Total métropole	1 742	1 531	363	23,71	230	185	50	27,03
Total DOM	396	267	18	6,74	3	1	0	0,00
Total général	2 138	1 798	381	21,19	233	186	50	26,88

Source : Ministère des Transports

Tableau n° 30

Évolution du nombre de certificats de capacité professionnelle
délivrés pour le transport routier de marchandises selon les voies d'accès

	2004	2005	2006
Examen	402	283	363
Diplôme	1 883	1 918	1 859
Expérience professionnelle	215	206	234
Attestations délivrées	2 500	2 407	2 456

Source : Ministère des Transports

Annexe 17 - Les chiffres du contrôle

Tableau n° 31
Les chiffres du contrôle des entreprises
de transport routier de marchandises

	2000	2001	2002	2003	2004	2005 (a)	2006
Effectif du corps des contrôleurs du transport terrestre							
Contrôleurs	440	445	450	450	450	455	497
Contrôles sur route (b)							
Nombre de véhicules résidents contrôlés	576 718	608 275	625 213	622 722	619 736	638 356	
Nombre de véhicules non résidents contrôlés	154 503	158 175	162 888	164 911	169 524	174 610	
Nombre de journées de travail contrôlées							
Résidents	1 918 132	1 902 252	1 959 250	1 951 909	1 940 938	1 946 373	
Non résidents	548 493	544 596	560 914	559 146	575 997	577 610	
Nombre d'infractions relevées par PV							
Réglementation sociale européenne	60 761	60 267	62 073	49 452	46 455	31 955	
Réglementation des transports	972	9 861	10 158	9 842	9 287	13 887	
Matières dangereuses	884	3 834	3 951	3 849	3 467	3 339	
Code de la route		2 191	2 257	2 193	4 349	4 615	
Total	6 824	76 153	78 439	65 426	63 558	53 796	
Contrôles en entreprises (c)							
Nombre d'entreprises contrôlées			8 530	8 505	7 091	5 894	

	2000	2001	2002	2003	2004	2005 (a)	2006
Nombre de conducteurs contrôlés	60 750	57 412	56 212	57 057	56 021	39 320	
Nombre de journées de travail contrôlées	929 365	837 495	872 679	888 407	976 461	778 482	
Nombre d'infractions à la réglementation sociale relevées par PV							
Infractions à la conduite continue	10 880	10 696	9 977	9 636	6 767	5 758	
Infractions à la conduite journalière	14 024	13 794	12 707	12 571	4 589	7 773	
Infractions au repos journalier	18 134	16 172	14 650	15 097	7 703	9 213	
Autres	13 899	12 452	9 988	9 815	13 109	6 046	
Total	56 937	53 114	47 322	47 119	32 168	28 790	

(a) La diminution du nombre des infractions relevées en 2005 semble provenir d'un changement du mode de comptabilisation par la gendarmerie

(b) Tous corps de contrôle (contrôleurs des transports terrestres, gendarmes, agents de la police nationale et agents des douanes)

(c) Contrôles effectués par les contrôleurs des transports terrestres et les inspecteurs et contrôleurs du travail des transports

Source : Maurice Bernardet, d'après les chiffres du Rapport social du CNT, complétés par des informations provenant des services du ministère des Transports

Annexe 18 - L'activité de l'Inspection du travail des transports

Tableau n° 32

Activité de l'Inspection du travail des transports, 2001-2006

	Années					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1) Activité de l'ITT						
Nombre d'entreprises contrôlées	3 901	3 483	4 133	4 391	2 989	2 866
Nombre de conducteurs contrôlés	26 228	24 712	29 630	31 027	20 176	18 007
Nombre de journées de travail contrôlées	483 561	515 379	644 116	689 285	472 460	441 110
2) Contrôle des réglementations du travail et des rémunérations des conducteurs						
Nombre d'infractions relevées par PV	25 258	12 734	20 738	23 571	10 750	11 868
durée du travail	23 569	11 989	19 653	22 594	10 434	11 500
rémunération	1 689	745	1 085	977	316	368
Nombre de PV transmis	705	532	797	879	530	472
durée du travail	627	485	738	822	504	444
rémunération	78	47	59	57	26	28
Nature des infractions relevées par PV						
Durée journalière du travail	15 104	8 052	12 785	15 704	6 302	6 625
Durée journalière de service	616	972	804	859	311	620
Durée hebdomadaire de travail	2 424	925	1 794	2 471	1 052	1 056
Durée hebdomadaire de service	2 875	642	1 934	2 141	1 365	1 000
Durée de service sur 2 semaines	16	0	14	114	17	1
Repos compensateurs	424	40	124	165	107	89
Repos hebdomadaire	149	103	140	96	108	293
Autres infractions à la durée du travail	1 961	1 255	2 058	1 042	1 062	1 816
Non-paiement des heures supplémentaires	326	135	117	257	28	32
Non-paiement des minima conventionnels	246	125	309	363	144	283
Bulletins de paie incomplets	652	427	482	232	112	24
Autres infractions en matière de rémunération	465	58	177	125	32	29
Total	25 258	12 734	20 738	23 569	10 640	11 868

	Années					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006
3) Contrôle de la réglementation sociale CEE						
Nombre total d'infractions	107 545	75 054	74 214	93 241	91 038	102 588
relevées par PV	18 180	11 676	14 587	18 382	12 269	9 245
suivies d'un avertissement	89 365	63 378	59 627	74 859	78 769	93 343
Nature des infractions relevées par PV						
Total conduite continue	3 056	2 219	3 021	4 290	2 438	2 428
Total conduite journalière	2 466	1 432	2 268	2 086	1 299	1 199
Total > 6 jours ou > 56 heures	20	17	110	49	8	7
Conduite sur deux semaines	342	96	526	353	282	403
Repos journalier	4 472	2 733	3 016	4 135	2 430	2 027
Repos hebdomadaire	242	32	197	108	108	156
Utilisation irrégulière de l'appareil ou des documents	7 345	5 036	5 345	7 259	5 595	2 976
dont défaut de manipulation	4 706	3 755	4 591	5 877	4 805	2 233
Délits (falsification, obstacles au contrôle...)	237	111	104	102	109	49
Total	18 180	11 676	14 587	18 382	12 269	9 245

Source : Maurice Bernardet, d'après les chiffres du Rapport social du CNT, complétés par des informations provenant des services du ministère des Transports

Les variations importantes de chiffres d'une année sur l'autre peuvent avoir plusieurs origines, et notamment :

- le fait que les objectifs fixés par l'IGTT peuvent changer. Ainsi, en 2005 et 2006, les contrôles ont été ciblés sur le transport de voyageurs, ce qui explique la baisse importante des contrôles sur les entreprises de TRM ;
- le fait qu'en période d'instabilité juridique voire d'incertitude juridique, les inspecteurs et contrôleurs du travail dans les transports soient enclins à formuler des observations, mais à ne pas relever les infractions par procès-verbal.

Tableau n° 33
Activité de l'Inspection du travail des transports en 2006

Contrôles en entreprise	
Nombre d'entreprises contrôlées	2 870
Nombre de conducteurs contrôlés	18 011
Nombre de journées de travail contrôlées	441 136
Infractions relevées par PV	
Conduite continue	2 428
Conduite journalière	1 190
Plus de 6 jours ou plus de 56 heures sur 6 jours	7
Conduite sur deux semaines	403
Repos journalier	2 027
Repos hebdomadaire	156
Défaut de documents manuscrits	157
Non-conservation des documents	142
Défaut dans l'utilisation de l'appareil de contrôle	250
Utilisation irrégulière des disques	140
Non-conservation des disques	54
Défaut de manipulation du sélecteur	2 233
Délits	
Détérioration ou falsification	29
Obstacle au contrôle	20
Suites judiciaires	
Nombre de PV transmis au Parquet	319
Nombre de PV dont la suite judiciaire a été notifiée	140
Nombre de PV ayant donné lieu à condamnation	117
Nombre de condamnations à amendes	3 294
Nombre de condamnations à des peines de prison	4
Nombre de classements sans suite	56
Nombre de relaxes totales ou partielles	8
Peines d'amendes	
< à 100 F	517
de 100 à 399 F	1 618
de 400 à 699 F	898
de 700 à 999 F	130
de 100 à 1 299 F	6
+ de 1 300 F	125
Prison, pour obstacle aux fonctions	7 avec sursis

Contrôle sur route		
	Véhicules français	Véhicules étrangers
Véhicules contrôlés	825	12
Journées de travail contrôlées	4 796	43
Véhicules en infraction	102	0
Infractions relevées par PV		
réglementation sociale	54	0
matières dangereuses	0	0
autres	68	0
Immobilisations		
réglementation sociale	0	1
matières dangereuses	0	0
Détail des infractions relevées par PV		
Conduite continue	32	
Conduite journalière	5	
Plus de 6 jours ou plus de 56 heures sur 6 jours	0	
Repos journalier	5	
Repos hebdomadaire	0	
Défaut de documents manuscrits	2	
Défaut d'appareil de contrôle	0	
Défaut de vérification périodique	0	
Utilisation irrégulière de l'appareil	0	
Utilisation irrégulière des disques	1	
Absence totale ou partielle des disques	0	
Défaut de manipulation du sélecteur	10	
Délits		
Détérioration ou falsification	0	
Obstacle au contrôle	0	

Source : Maurice Bernardet, d'après les chiffres du Rapport social du CNT, complétés par des informations provenant des services du ministère des Transports

Annexe 19 - Le fonctionnement des Commissions régionales des sanctions administratives (CRSA)

Tableau n° 34
Activité des CRSA¹

	2000	2001	2002	2003	2004 (a)	2005	2005 (b)
Nombre de réunions	39	65	50	52	26	46	42
Nombre d'entreprises présentées	131	328	358	401	208	378	361
dont							
pour non-respect des conditions d'admission à la profession						302	296
pour comportement infractionniste						76	65
Nombre d'entreprises sanctionnées			358	307	151	247	234
dont							
pour non-respect des conditions d'admission à la profession		179	283	207	124	181	176
capacité financière						154	152
capacité professionnelle						26	23
honorabilité						1	1
pour comportement infractionniste		146	75	100	27	66	58
Sanctions prononcées							
Retrait définitif de titres		232	163	34	30	15	13
Retrait temporaire de titres		633	341	504	81	310	307
Immobilisation de véhicules							
nombre de décisions d'immobilisation		45	23	39	23	36	32
nombre de véhicules immobilisés		226	132	192	67	173	153
Radiation du registre		99	167	158	119	180	177
pour défaut de capacité financière				115	83	156	155
pour défaut de capacité professionnelle				28	33	24	22

1 - Les chiffres comprennent l'activité des CRSA à l'égard des entreprises de transport de voyageurs et des commissionnaires.

	2000	2001	2002	2003	2004 (a)	2005	2005 (b)
pour défaut d'honorabilité				6	0	0	0
pour comportement infractionniste		12		9	3	5	4
Autres mesures							
Mises en demeure (c)		3	119	534	640	985	980
Avertissements		6	3	7	8	10	10
Sursis (d)		10	48	46	42	75	74
Recours				31	23	27	27
Gracieux				13	11	18	18
Hierarchiques				5	5	2	2
Contentieux				13	7	7	7

(a) La diminution du nombre des réunions (et conséquemment du nombre des entreprises présentées et sanctionnées) est due à la réforme du statut des CSA devenues CRSA. Cette réforme résulte d'une loi du 12 juin 2003, mais le renouvellement des commissions n'a pu intervenir qu'après la publication du décret d'application en date du 14 juin 2004.

(b) Informations ne concernant que les entreprises de transport routier de marchandises.

(c) Mises en demeure de régularisation des conditions d'exercice de la profession avant passage en CRSA.

(d) Délai pour régulariser après passage en CRSA et avant une éventuelle radiation.

Source : Maurice Bernardet, d'après les chiffres du Rapport social du CNT, complétés par des informations provenant des services du ministère des Transports

Deuxième partie

Acceptabilité sociale des poids lourds

Rapport du groupe de travail
présidé par Jean-Noël Chapulut

Résumé

1. Le diagnostic

La présence des poids lourds sur le réseau routier provoque des réactions négatives de la part des autres utilisateurs de la route et de l'opinion publique. Les deux sujets les plus évoqués sont la sécurité, ou plutôt la dangerosité des poids lourds, et la gêne pour les véhicules légers. Des sondages réalisés en France montrent que les leaders d'opinion sont plus sensibles à ces préoccupations que le grand public. D'après l'enquête que nous avons effectuée, cet antagonisme apparaît moins accentué dans les autres pays, même quand le transit est important.

2. Favoriser l'acceptabilité des poids lourds

Améliorer la sécurité

Le groupe de travail a utilisé deux études importantes : celle sur les fichiers d'accidents des Bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation routière (BAAC, Centre d'études techniques de l'Équipement – CETE Nord, 2005-2006), et celle sur les procès-verbaux de la moitié des accidents mortels de l'année 2005 dans lesquels des poids lourds sont impliqués (Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques – CEESAR, 2007). Il s'est aussi appuyé sur les statistiques de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) et des résultats d'enquêtes SIREDO (Système d'information de la recherche et des études doctorales).

Le nombre de morts dans des accidents impliquant des poids lourds reste stable autour de 700 morts par an depuis trois ans. Certes, les conducteurs de poids lourds ne sont que minoritairement responsables de ces accidents. Il n'en reste pas moins que ce chiffre est élevé et qu'il explique la crainte ressentie par les autres utilisateurs de la route.

Les études BAAC et CEESAR ne permettent pas de distinguer de facteurs discriminants expliquant l'accidentologie des poids lourds. En revanche, les données de l'ONISR et de SIREDO montrent que le respect par les poids lourds des limitations de vitesse comme des normes de charge laissent beaucoup à désirer.

Pour améliorer la situation, ce qui est une obligation, il n'existe pas de nouvelle solution technique éprouvée depuis la barre anti-encastrement rendue obligatoire.

C'est donc sur les comportements qu'il faut agir :

- *une charte de bonne conduite associant les entreprises et leurs conducteurs, avec des objectifs quantitatifs, devrait être mise au point. Les principaux engagements de la profession pourraient concerner la sécurité (avec un engagement de diminuer le nombre de décès en trois ans) et la gêne occasionnée par les poids lourds (notamment par la diffusion des bonnes pratiques) ;*
- *mais parallèlement, il appartient à l'État de renforcer considérablement les moyens mis en œuvre pour faire respecter le code de la route (vitesse limite et surcharges) et le code du travail (heures de conduite). Au moins dans un premier temps, cela nécessite une forte augmentation des contrôles sur la route. Il conviendrait également d'étudier si l'alignement des sanctions entre poids lourds et véhicules légers doit être maintenu.*

Diminuer la gêne

Les gênes « insupportables » pour les autres utilisateurs de poids lourds sont :

- le non-respect des interdistances, qui peut conduire au « mur de poids lourds » ;
- l'occupation de la voie de gauche par les poids lourds ;
- la difficulté de dépassement des poids lourds sur le réseau ordinaire.

L'ensemble de ces points pourrait être amélioré par la Charte de bonne conduite. Au-delà, d'autres solutions peuvent être envisagées.

Sur une partie du réseau des autoroutes, des interdictions de dépasser pourraient progressivement être instituées. Les références tant en France qu'à l'étranger sont positives.

Pour le réseau ordinaire des routes bidirectionnelles, deux attitudes s'opposent : la route apaisée avec des limites de vitesse très proches pour les poids lourds et pour les véhicules légers ; ou au contraire, un différentiel sensible qui permet aux véhicules légers de doubler. La réflexion sur ce point n'est pas aboutie.

Enfin, les observations et réflexions sur le « mur de camions » ne sont pas suffisamment avancées pour pouvoir proposer des recommandations sur ce point.

3. Faciliter la circulation des poids lourds

Si les poids lourds circulent dans de meilleures conditions, la cohabitation avec les véhicules légers en sera souvent facilitée.

Le stationnement

Du fait notamment de l'évolution des horaires de conduite, la disponibilité de places de stationnement pour les poids lourds est devenue plus contrainte. Si l'on

sait que l'offre est nettement inférieure à la demande, la localisation des besoins n'est pas bien connue, surtout sur le réseau non concédé. Or les situations qui en résultent peuvent être une source de danger. Il est donc impératif de se donner les moyens de faire un bilan rigoureux. Dans ce domaine, les progrès réalisés depuis les propositions du rapport de 1999 du Conseil général des Ponts et Chaussées (CGPC) sont médiocres.

Au-delà de la mise en place d'un suivi annuel de la demande non satisfaite de places de stationnement, une action vigoureuse de création de places, en particulier sur le réseau non concédé, est un impératif. Ce serait une utilisation intelligente et équitable d'une part – faible – des ressources de la taxe décidée sur les poids lourds.

Les événements neigeux

C'est un problème de taille aussi bien pour l'économie du transport routier que pour l'image des poids lourds auprès des autres utilisateurs de la route. Des dispositifs importants existent et les procédures mises en place par la circulaire de décembre 2006 semblent fonctionner. En revanche, l'information des poids lourds, notamment par leurs organisations, pourrait être sensiblement améliorée.

Le transport de marchandises en ville

Un effort important d'expérimentations a été réalisé depuis une dizaine d'années. De ce point de vue, la politique parisienne avec la Charte des bonnes pratiques de transport de la Ville de Paris est un succès. Après évaluation de ces différentes expérimentations, l'État devrait assurer la diffusion des « bonnes pratiques » en matière de transport de marchandises en ville pour favoriser l'harmonisation des politiques locales.

Cependant, en parallèle, il serait nécessaire d'avoir une vision synthétique et prospective du transport de marchandise en ville. L'État, qui peut exercer un rôle par l'intermédiaire des plans de déplacements urbains (PDU) devrait aider méthodologiquement si ce n'est financièrement les agglomérations à élaborer à partir de diagnostics comparables des stratégies de transport de marchandises en ville.

Introduction

Alors que le transport de marchandises repose largement sur le mode routier, la circulation des poids lourds reste largement stigmatisée dans l'opinion publique. Leur présence dans la circulation est souvent critiquée et leur acceptation sociale semble se dégrader.

Tandis que le consommateur exige par ces choix de consommation un service que seul, le plus souvent, le transport routier de marchandises (TRM) peut lui rendre, le citoyen l'accuse d'être à l'origine des engorgements, de la pollution et des problèmes de sécurité sur les routes.

Le TRM doit donc, d'une part, répondre au besoin croissant de mobilité des marchandises, de rapidité et d'efficacité des flux, et, d'autre part, prendre en compte une sensibilité exacerbée des opinions publiques aux nuisances qu'il occasionne.

L'objectif de ce groupe de travail est de répertorier et d'évaluer les mesures susceptibles d'améliorer l'acceptabilité sociale de la circulation des poids lourds par les autres usagers et les riverains.

En effet, l'amélioration de cette image est déterminante pour l'avenir du secteur du transport routier de marchandises pour trois raisons :

- elle est directement liée à l'attrait que peut exercer la profession auprès des jeunes et donc à la plus ou moins grande difficulté des entreprises à embaucher de nouveaux conducteurs ;
- de manière indirecte, elle joue également sur l'attitude des autres usagers de la route à l'égard des poids lourds ;
- elle influe enfin sur les décisions que peuvent prendre à tous les niveaux les élus (notamment les arrêtés d'interdiction de circulation).

Dès lors que le transport routier de marchandises va probablement rester pendant de nombreuses années le mode dominant du transport, il est souhaitable de réduire pour les usagers et les riverains les nuisances liées à la circulation des poids lourds.

Dans ce cadre, ce rapport vise à présenter dans un premier chapitre, à travers les différentes études, un diagnostic de l'opinion publique sur le TRM en France et un *benchmark* de la perception des poids lourds dans d'autres pays européens. En fonction de cela, seront abordées dans un deuxième chapitre les actions envisageables pour favoriser la cohabitation des poids lourds et des véhicules légers. Le troisième chapitre sera consacré aux mesures d'exploitation pour faciliter la circulation des poids lourds.

Chapitre premier

Diagnostic de l'image des poids lourds

1. L'opinion publique des Français vis-à-vis des poids lourds

Cette partie propose une analyse des différentes études recensées sur l'image des poids lourds afin de mieux comprendre la perception de l'opinion publique française vis-à-vis d'eux. Parmi les trois études présentées, celle réalisée par le CREDOC offre le panel de personnes interrogées le plus important. C'est aussi la seule qui procède par entretien en face à face.

1.1. Étude réalisée par le CREDOC (juin 2005)

Cette étude réalisée par le CREDOC en juin 2005 à la demande de la Direction générale des routes a pour intitulé « Les Français et le réseau routier : l'image des poids lourds ». Elle apporte des éléments sur la dangerosité et la gêne occasionnées par les camions¹.

Methodologie et contexte

L'étude a été réalisée en face à face auprès d'un échantillon de 2 007 personnes, représentatives de la population âgée de 18 ans et plus, sélectionnées selon la méthode des quotas.

Elle intervient quelques semaines après la fin du procès (avril 2005) de la tragédie du tunnel du Mont-Blanc de 1999 et la fermeture du tunnel du Fréjus suite à un incendie provoqué par un très grave accident en juin 2005. La population était donc sensibilisée et l'ampleur du mécontentement à l'égard des camions est sans doute liée à cette conjoncture particulière.

¹ - Voir la synthèse de cette étude en annexe 2.

Les enseignements principaux

■ *L'automobile fait partie intégrante de la vie des Français.* Huit personnes sur dix sont titulaires du permis de conduire et 76 % des enquêtés ont effectivement conduit au cours des douze derniers mois. 8 % de la population est titulaire du permis du permis poids lourd, ce sont les hommes de plus de 40 ans qui sont les plus concernés (20 %).

■ *La présence des poids lourds dans la circulation n'est pas particulièrement bien perçue :* 78 % des enquêtés estiment que les poids lourds sont dangereux. La dangerosité de ces véhicules est encore plus évoquée chez les non-conducteurs (85 % parlent de dangerosité), les femmes, les personnes âgées, les catégories favorisées.

■ *La gêne imputée aux poids lourds est inversement proportionnelle à la taille des axes empruntés :* 81 % des personnes interrogées ressentent une gêne significative¹ sur les routes départementales, contre 64 % sur les grandes routes nationales et 40 % sur les autoroutes. Les Français redoutent donc particulièrement les poids lourds sur les petites voies départementales et sont relativement plus confiants sur les autoroutes. Les risques rencontrés sur les petites routes sont plus importants : sinuosité et étroitesse des voies, difficultés de dépassement...

■ *Les événements météorologiques comme la pluie (27 %) et le brouillard (23 %) sont les facteurs les plus aggravants des désagréments causés par la présence des poids lourds.* Sont ensuite évoquées l'étroitesse des voies de circulation (20 %) et la densité de la circulation (16 %). Ce sont surtout les personnes de plus de 40 ans qui se déclarent perturbées par les conditions météorologiques. Les jeunes sont, quant à eux, relativement plus sensibles à l'étroitesse des routes et à la densité de la circulation quand il s'agit de cohabiter avec les poids lourds.

■ *En priorité des comportements à risque des poids lourds figure le non-respect des distances de sécurité entre les poids lourds et la vitesse excessive.*

Il est possible de distinguer les gênes dites « insupportables » de celles considérées comme « secondaires ». Les gênes de comportement dites « *insupportables* » sont :

- le non-respect des distances de sécurité entre les poids lourds (43 %) ;
- la vitesse excessive de certains poids lourds (43 %) ;
- l'utilisation de la file de gauche des autoroutes par les poids lourds (42 %) ;
- la difficulté de dépassement des poids lourds sur les routes départementales et nationales (35 %).

Les gênes de comportement dites « *secondaires* » sont :

- le manque de visibilité lié au gabarit des poids lourds (26 %) ;
- l'idée que les camions ne voient pas les voitures (23 %) ;
- les difficultés de dépassement sur les autoroutes (22 %) ;
- la différence de taille entre les véhicules lourds et légers (18 %).

1 - Les gênes dites « significatives » regroupent les gênes considérées comme « insupportables » et « importantes » par les Français.

Finalement, ce sont davantage les comportements humains qui sont en cause dans les reproches formulés à l'égard des poids lourds que les facteurs liés au gabarit des véhicules concernés. Dans l'idéal, 45 % des Français aimeraient que des voies de circulation soient réservées aux poids lourds. Cette volonté de « segmentation » est avant tout motivée par la crainte : puisque les poids lourds sont dangereux, autant leur réserver des voies dédiées. Cette attente est exprimée par tous les groupes sociodémographiques sans exception, par les conducteurs et les non-conducteurs, par les titulaires du permis poids lourd et par les individus qui trouvent les camions « très dangereux ».

Cependant, ces questions pourraient être reprises dans les prochaines enquêtes annuelles de la Direction générale des routes afin de mesurer l'évolution de l'opinion.

1.2. Étude IPSOS pour TLF (octobre 2006)

Cette enquête de TLF intitulée « L'image du secteur des transports et de la logistique en France »¹ aborde quasiment les mêmes thèmes que l'étude précédente. Réalisée en octobre 2006, elle apporte cependant un éclairage complémentaire notamment en distinguant l'opinion du grand public de celle des leaders d'opinion.

Méthodologie et contexte

Cette enquête a été réalisée en octobre 2000 par téléphone auprès d'un échantillon de 1 015 personnes représentatif de la population française, âgées de 15 ans et plus, et 201 leaders d'opinion (101 élus locaux, 50 journalistes et 50 experts).

L'organisation professionnelle TLF indique que c'est la première fois qu'une enquête aussi approfondie est consacrée à ce secteur. Elle s'est articulée autour de deux axes principaux : identifier clairement l'image dont bénéficient le transport et la logistique en France ; analyser comment les Français et les leaders d'opinion perçoivent le secteur dans ses relations avec les pouvoirs publics et le secteur public en général.

En outre, TLF a souhaité réaliser une « enquête miroir » en interrogeant deux populations spécifiques pour identifier les points de convergence et de divergence entre elles : le grand public (les Français en général) ; les leaders d'opinion (maires, conseillers généraux et régionaux, journalistes et divers experts : économistes, aménageurs publics, professeurs, chercheurs).

1 - Elle est disponible sur Internet à l'adresse suivante : <http://www.e-tlf.com/french/position/presse/V3PEL.pdf>.

Les principales conclusions

■ La quasi-unanimité des interrogés estime que le poids du secteur du transport de marchandises et de la logistique dans l'économie française est important (c'est un élément positif en termes d'image). Les leaders d'opinion sont plus convaincus que le grand public :

- le secteur a un poids prédominant pour la quasi-unanimité des interrogés (91 % du grand public et 95 % des leaders d'opinion) ;
- il est plutôt en expansion (52 % du grand public, 80 % des leaders d'opinion) ;
- il participe à la croissance économique de la France (79 % du grand public, 91 % des leaders d'opinion), intègre les nouvelles technologies (respectivement 71 % et 70 %), crée des emplois (68 % et 80 %), sait s'adapter aux évolutions de la société et du marché économique (63 % et 73 %) ;
- il joue un rôle dans l'aménagement du territoire (78 % du grand public, 71 % des leaders d'opinion) mais aussi un rôle d'entraînement puisqu'il permet d'attirer les entreprises sur un territoire déterminé afin de créer des emplois (69 % du grand public et 75 % des leaders d'opinion).

Sur sa dimension économique, le secteur semble donc bénéficier d'une très bonne image. Mais une étude détaillée de son image met en évidence des points critiques.

■ Les leaders d'opinion ont une perception de l'image en général du secteur largement plus négative que le grand public : 70 % du grand public contre 57 % des leaders d'opinion ont plutôt une bonne image du secteur.

Pour les leaders d'opinion qui ont une mauvaise image du secteur, les principales raisons citées sont :

- un réseau routier saturé aux dépens des autres modes de transport : il faut privilégier les autres modes de transport (74 % des leaders d'opinion interrogés) ;
- un secteur qui engendre des nuisances : pollution, encombrements sur la route... (64 %).

Pour les leaders d'opinion qui ont une bonne image du secteur, les principales raisons évoquées sont :

- des prestations de qualité : 50 % ;
- un secteur économique majeur : 44 % ;
- un secteur qui fonctionne bien (organisation, flux tendus...) : 42 % ;
- des infrastructures de qualité : 24 % ;
- un secteur qui a su s'adapter (innovation, technologies...) : 23 %.

■ Les leaders d'opinion sont très critiques sur les nuisances du secteur liées à la sécurité routière : 53 % du grand public contre 25 % des leaders d'opinion estiment que le TRM participe à la lutte pour la sécurité routière.

■ Une minorité des Français (36 %) et des leaders d'opinion (18 %) considère que le secteur fait des efforts en matière de lutte contre la pollution.

■ *Les problématiques du secteur ne sont pas suffisamment prises en compte par les pouvoirs publics et les élus nationaux et locaux (74 % du grand public et 62 % des leaders d'opinion) :*

- seulement 36 % du grand public et 47 % des leaders d'opinion considèrent, de manière générale, que les pouvoirs publics et les élus sont plutôt bien informés du secteur du TRM (poids dans l'économie, difficultés rencontrées...);
- pour une majorité des leaders d'opinion (67 %), les élus n'accordent pas assez d'importance aux préoccupations des riverains concernant les nuisances éventuelles engendrées par le transport de marchandises (bruit, pollution...).

■ *Une majorité des Français (54 %) et des leaders d'opinion (59 %) confirme l'intérêt de promouvoir ce secteur :*

- les élus locaux *ont intérêt à promouvoir* le secteur du TRM, car c'est un gisement d'emplois qui rend le territoire plus attractif et dynamique sur le plan économique. Les autres enquêtés ne souhaitent pas promouvoir le secteur car il faut gérer les contraintes d'aménagement du territoire et le mécontentement des riverains suite aux nuisances engendrées.

En résumé, le grand public et les leaders d'opinion ont une perception différente du transport routier de marchandises. Les leaders d'opinion, sur la dimension économique du TRM, sont beaucoup plus convaincus que le grand public du poids prédominant du secteur dans l'économie française, sans doute parce qu'ils sont mieux informés des problématiques du secteur. Ils sont également davantage persuadés de l'intérêt de sa promotion. En revanche, au sujet des nuisances engendrées par le TRM, les leaders d'opinion ont une perception largement plus négative que le grand public sur les efforts du secteur en matière de lutte contre l'insécurité routière et contre la pollution.

1.3. Étude IPSOS pour Renault Trucks (novembre 2006)

Cette enquête sur « Le transport routier de marchandises et l'image du poids lourd », réalisée également par IPSOS, précise la perception de l'opinion publique sur l'avenir et les principales nuisances engendrées par le secteur du TRM¹.

Méthodologie et contexte

Cette enquête a été réalisée auprès d'un échantillon national représentatif de 1 012 individus âgés de 15 ans et plus, sélectionnés selon la méthode des quotas.

Dans le cadre du salon Pollutec à Lyon en octobre 2006, l'objectif de Renault Trucks était d'évaluer la perception par le grand public des impacts environnementaux du TRM et des progrès technologiques mis en œuvre par le constructeur. Cette

1 - Cette enquête est disponible sur Internet à l'adresse suivante : <http://j46pays.renaulttrucks.com/J46PAYS/web/ImageServlet?imageCode=131854&codeSite=J46CORPO&etat=1>.

connaissance plus précise de l'opinion devait permettre à Renault Trucks de développer une communication plus adaptée notamment sur les innovations technologiques.

Les grands axes de recherche

■ *L'opinion publique estime que le transport routier ne sera plus prédominant en 2050, le transport ferroviaire est pressenti pour l'avenir*

Parmi les quatre grands modes de transport de marchandises utilisés en France, le TRM est jugé comme :

- le mode de transport prédominant pour une très grande majorité des Français (73 % des personnes interrogées) ;
- celui ayant le plus contribué au développement de l'économie française au cours des dernières années (51 % des enquêtés) ;
- le plus adapté aux exigences actuelles des consommateurs (46 %).

En revanche :

- son poids reste sous-évalué par rapport aux autres modes (près de 4 personnes sur 10 évaluent au maximum à 50 % la part des marchandises acheminées par transport routier et une personne sur deux à 75 %, alors que la réalité est aux environs de 80 %) ;
- seulement 3 % jugent qu'il est le moins polluant ;
- 10 % qu'il est le plus sûr pour les marchandises transportées ;
- 12 % qu'il sera *le mode le plus utilisé en 2050*.

■ *Une image relativement positive des chauffeurs, plus controversée des poids lourds*

On peut constater une relative dichotomie entre l'image des poids lourds et celles des chauffeurs.

L'image des poids lourds et des camions est controversée :

- positive (très bonne ou assez bonne image) pour 57 % des Français ;
- négative (assez mauvaise ou très mauvaise image) pour 42 % (à noter une forte corrélation entre la perception et l'âge de l'interviewé : plus l'on avance en âge, plus l'image des poids lourds se dégrade).

En termes d'évolution depuis ces dix dernières années par rapport à la période antérieure, il faut noter le sentiment :

- d'une évolution positive de l'état général des camions qui circulent (67 % plutôt en bien, 8 % plutôt en mal, solde : + 59) ;
- mais d'une évolution négative sur la pollution causée par les camions (23 % plutôt en bien, 41 % plutôt en mal, solde : - 18) ;
- d'une faible amélioration sur la proportion d'accidents impliquant ou mettant en cause un camion (30 % plutôt en bien, 23 % plutôt en mal, solde : + 7).

L'image des chauffeurs est relativement positive :

- positive (très bonne ou assez bonne image) pour 71 % du public interrogé ;
- négative (assez mauvaise ou très mauvaise image) pour 27 %.

En termes d'évolution depuis ces dix dernières années par rapport à la période antérieure, prédomine le sentiment d'une évolution positive :

- du sens de la responsabilité (47 % plutôt en bien, 13 % plutôt en mal, solde : + 34) ;
- du comportement au volant des routiers (37 % plutôt en bien, 21 % plutôt en mal, solde : + 16) ;
- du nombre d'accidents dus aux camions (30 % plutôt en bien, 23 % plutôt en mal, solde : + 7).

■ *Environnement et sécurité au cœur des préoccupations*

Parmi les problèmes préoccupants de la croissance du transport routier, apparaissent :

- la pollution de l'air par les gaz d'échappement (35 % en 1^{er} rang de citation et 71 % en 1^{er} et 2^e rang) ;
- les risques d'accident avec les automobilistes (38 % en 1^{er} rang de citation et 63 % en 1^{er} et 2^e rang) ;
- la congestion du trafic routier (20 % en 1^{er} rang de citation et 40 % en 1^{er} et 2^e rang) ;
- la dégradation des routes et des autoroutes, le bruit, etc.

La contribution des transports à la pollution atmosphérique est largement surestimée, les Français sont plus lucides quant à la contribution prédominante aux émissions de gaz carbonique des véhicules légers sur les véhicules lourds (59 % partagent cette opinion *versus* 28 % qui affichent l'opinion inverse). La plupart des mesures de réduction de la pollution envisagées pour le transport routier bénéficient d'un niveau élevé de notoriété, la plus connue étant celle pouvant s'appliquer au domaine de l'automobile, en l'occurrence le développement des biocarburants (93 %), devant le ferroutage (87 %) et le transfert d'une partie du fret routier en fret ferroviaire (74 %).

Pour la majorité des interviewés (77 %), il est urgent de revoir la question du transport routier en France pour diminuer la pollution et les accidents, en le limitant et en développant en parallèle les autres modes de transport.

■ *Deux tiers des Français jugent que les camions apportent autant d'avantages que d'inconvénients*

Finalement, une fois évoqué le fait que les camions apportent des nuisances mais participent en même temps à la croissance du pays et au bien-être de sa population, le jugement sur les poids lourds devient plus favorable.

En résumé, l'opinion publique sous-évalue la contribution actuelle du transport routier à l'économie du pays et juge nécessaire de le limiter routier pour diminuer la pollution et les risques d'accidents. Un tel écart de perception avec la réalité est de nature à alimenter l'idée d'une substituabilité du transport routier par le transport ferroviaire. Si nul ne nie la contribution du transport routier au développement économique, c'est le mode ferroviaire qui est pressenti comme dominant à l'horizon 2050 (44 % des opinions), devant le transport aérien (29 % des opinions).

Considéré comme le plus sûr pour les marchandises transportées, le moins polluant et le moins coûteux avec le mode fluvial, le mode ferroviaire correspond à une forte attente des Français comme mode de transport de substitution.

Recommandations

- 1) Il paraîtrait opportun pour les enquêtes de la Direction générale des routes confiées au CREOC :
 - d'inclure les questions sur les poids lourds sur les deux prochaines années pour vérifier les réponses obtenues en 2005 ;
 - d'analyser l'évolution des phénomènes constatés selon un rythme pluriannuel, par exemple de trois ans.
- 2) Il serait souhaitable d'informer davantage les Français et en particulier les leaders d'opinion sur les efforts du secteur en matière de lutte contre la pollution et l'insécurité routière. Une campagne de communication serait utile.

2. L'image des poids lourds selon les approches sociologiques

Les approches sociologiques apportent des compléments d'information et des réflexions différentes sur les aspects du TRM, l'image des poids lourds et des chauffeurs routiers.

2.1. Les résultats de ces études qui portent essentiellement sur les « images » des camions doivent être nuancés

En effet, selon les réflexions exprimées en 2007 par Patrick Hamelin¹, les images sont construites selon le type de questions posées lors des sondages. Or ces questions s'articulent plus sur des oppositions simples entre des notions plutôt négatives (dangereux/pas dangereux) que sur des oppositions plus positives (utilité...). « *Ces sondages ne semblent pas être la meilleure façon d'avoir autre chose qu'une vision, éminemment volatile, en réaction à des idées toutes faites.* » Il faut donc un certain recul sur l'importance des sondages comme élément déterminant dans la problématique des études sur l'influence sociale.

2.2. L'image du TRM reste traditionnelle bien que le secteur ait subi de profondes transformations

Le TRM est un secteur marqué par les profondes transformations intervenues au cours des dix dernières années en France et en Europe. Elles affectent

1 - Sociologue, directeur de recherche INRETS.

pratiquement tous les registres de l'activité : les modes d'organisation du marché, la sphère économique et financière, la dimension organisationnelle de l'activité, les équipements utilisés, etc. Ces évolutions sont notamment dues au contexte institutionnel avec l'abandon de la tarification routière obligatoire et la signature du contrat de progrès de 1994 qui a permis de « *moraliser le secteur par la mise en place de pratiques de travail plus adaptées au transport routier de marchandises et de créer des normes partagées* » selon Jean-François Revah, psychosociologue.

Or cette révolution technologique, commerciale, organisationnelle des entreprises de TRM qui s'adaptent au marché est peu perçue de l'extérieur. Dans une étude prospective réalisée en 2001, « *Demain les routiers¹* », J.-F. Revah décrit ainsi l'image du TRM : « *Dans ce contexte de mutation rapide, l'image de la profession reste par contre très mal connue, traditionnelle, et, pour tout dire plus ambivalente que franchement positive. Si personne ne songe à contester ni le rôle global d'utilité publique ni les services rendus au quotidien par le TRM en termes d'échanges et de circulation des marchandises, en revanche, la profession souffre incontestablement de stéréotypes d'autant plus tenaces que, d'une part, ils sont alimentés par des éléments de réalité régulièrement mis en évidence – et parfois déformés – par les médias, et que, d'autre part, ils sont souvent renforcés par une approche émotionnelle ou idéologique. Parmi ces éléments, les préoccupations liées à l'environnement ou celles centrées sur la lutte contre l'insécurité routière se conjuguent avec les pénalisations provoquées par les conflits professionnels pour faire ressortir une image sociale en décalage avec un certain nombre d'aspirations sociétales du moment* ».

2.3. L'image des poids lourds est à distinguer de celle des conducteurs

Comme nous l'avons vu dans l'enquête IPSOS pour Renault Trucks, l'image des poids lourds peut être différente de celle des chauffeurs routiers. D'après P. Hamelin, « *Les poids lourds sont beaucoup moins considérés comme attributs positifs, valorisant la position sociale de ceux qui les conduisent, qu'ils ne le furent dans le passé. Depuis les années 1980, on assiste à un processus de banalisation des moyens mécanisés (véhicules légers, poids lourds...) et, en conséquence, du statut social de ceux qui les conduisent* ».

D'après une étude de Patrick Hamelin et Marie Lebaudy², les conducteurs professionnels pensent que les usagers, les élus, les journalistes considèrent négativement leur métier, alors que leurs familles, leurs amis et leurs voisins le considèrent massivement de façon positive. Lors des différents conflits des

1 - Étude prospective commanditée par la FNTR, l'AFT-IFTIM, AXA Assurances, Carcept Prévoyance, Renault Véhicules Industriels, le PREDIT (1996-2000).

2 - Hamelin P. et Lebaudy M. (2006), *Évolution des conditions de travail des conducteurs de poids lourds, devenir de ceux qui ont quitté le métier entre 1999 et 2004*, INRETS, juillet.

routiers (1984, 1992, 1996, 1997), lors de chaque mouvement social avec des barrages routiers, l'image des routiers dans l'opinion publique s'est dégradée.

Recommandation

Il serait utile de donner une image du secteur plus proche de la réalité en développant notamment la connaissance sur les pratiques et les innovations réalisées par les entreprises de transport routier.

3. L'acceptabilité sociale des poids lourds à l'étranger

À l'initiative du ministère de l'Équipement, des enquêtes sur la perception et les politiques de transport vis-à-vis de la circulation des poids lourds ont eu lieu dans neuf pays : Allemagne, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, États-Unis, Japon, Pays-Bas, Royaume-Uni.

3.1. Analyse par question posée

Données générales et définition du poids lourd

Dans le cadre de la démarche de *benchmark* portant sur les poids lourds, ce sont sept pays développés d'Europe et d'Amérique du Nord, aux caractéristiques assez dissemblables, qui ont été étudiés¹. Ces différences portent autant sur l'importance de leur population que sur l'étendue de leurs réseaux routier et autoroutier. Cependant, il faut noter une homogénéité concernant la définition du poids lourd, qui est un véhicule de plus de 3,5 tonnes en Europe et de plus de 4,5 tonnes en Amérique du Nord.

Opinion

Les poids lourds font l'objet de peu d'études officielles. Lorsqu'elles existent, elles se caractérisent souvent par une volonté manifeste de ne pas aborder le sujet frontalement. Les poids lourds ne semblent pas susciter de débats de fond dans la plupart des pays. Néanmoins, il apparaît qu'ils sont la plupart du temps associés à une notion de gêne. Parmi les gênes citées, on retrouve :

- l'insécurité, due principalement à une vitesse excessive ;
- la congestion, aggravée par la présence des poids lourds ;
- l'agressivité des conducteurs de poids lourds envers les conducteurs de véhicules légers et réciproquement.

1 - L'étude complète est disponible à l'adresse suivante :
<http://www.setra.equipement.gouv.fr/Acceptabilite-sociale-des-poids.html>.

Sécurité

À l'exception du Québec, les données sur l'insécurité routière font de nouveau apparaître une certaine homogénéité, tant au niveau de la proportion de tués dans des accidents impliquant au moins un poids lourd (entre 12,5 % et 17,6 %) que de la proportion d'accidents impliquant au moins un poids lourd (entre 3,5 % et 6,7 %). Pour la France¹, les valeurs sont respectivement de 13,3 % et 4,9 %. Les données du Québec étant sensiblement plus élevées (20 % et 9,2 %), il est légitime de s'interroger sur la méthodologie de comptage et de recueil des données pour expliquer un tel écart.

Malgré une certaine disparité de niveau de réponse dans les pays « questionnés », on peut remarquer que :

- les nombres de tués et d'accidents impliquant les poids lourds ont dans l'ensemble chuté depuis une dizaine d'années, ce constat n'étant pas *a priori* transposable aux véhicules de transport de marchandises de moins de 3,5 tonnes ;
- les réponses au questionnaire ne permettent pas de dresser de conclusions au sujet du partage des responsabilités ou du rôle du lieu et de la catégorie de voirie utilisée lors des accidents impliquant au moins un poids lourd ;
- la vitesse fait partie des causes principalement évoquées pour expliquer l'insécurité routière liée aux poids lourds. Les défauts mécaniques des poids lourds sont minoritairement cités. Les erreurs de conduite, *a priori* liées à l'état de fatigue des conducteurs, sont aussi invoquées ;
- aucune politique de sécurité routière spécifique aux poids lourds n'est menée par les pays questionnés, à l'exception du Québec, dont l'accidentologie semble très fortement liée au trafic poids lourds, et des États-Unis qui mènent des expérimentations dans le but de diminuer les comportements agressifs des conducteurs de véhicules particuliers à l'égard des conducteurs de poids lourds.

Contrôle

Toutefois, il faut noter que trois des sept pays étudiés, dont la France, procèdent actuellement au développement du dispositif de pesée en marche ou pesée dynamique des poids lourds², dans des conditions d'utilisation similaires (le dispositif permet une présélection des véhicules en surcharge, complété par un contrôle statique sur aires de repos en aval, ou en entreprise).

Politique d'exploitation

Les enseignements sont multiples au sujet des politiques d'exploitation, qui semblent bien adaptées au contexte spécifique de chaque pays. Dans l'ensemble, deux types de mesures sont utilisées : des mesures statiques, qui

1 - En 2004, on dénombrait en France 744 tués dans des accidents impliquant au moins un poids lourd parmi 5 593 tués au total, et 4 212 accidents impliquant au moins un poids lourd parmi 85 390 accidents au total.

2 - Connus à l'international sous le nom de « *Weigh-in-motion Systems* ».

sont par définition « permanentes », et des mesures dynamiques, qui évoluent avec l'intensité du trafic mesuré. Pour l'heure, les mesures statiques sont les plus répandues.

Les politiques d'exploitation s'appuient sur des mesures concernant :

- la vitesse des poids lourds et des véhicules légers (abaissement ou relèvement) ;
- les caractéristiques physiques de la voirie (son élargissement ou l'introduction de voies supplémentaires en réduisant la largeur des voies existantes) ;
- l'usage de la voirie (mise en place de l'interdiction de dépasser pour les poids lourds) ;
- le transfert modal de la route vers le rail ou la mer.

L'interdiction de dépassement pour les poids lourds est une des mesures les plus communes (quatre pays sur sept) mais elle prend différentes formes (permanente, par intermittence ou dynamique) et son niveau d'avancement varie (à l'état expérimental dans deux pays sur quatre, dont la France).

Équipements spécifiques

La plupart des pays semblent dans la même situation au sujet des aires de repos, avec :

- un réseau d'aires utilisées aussi bien par les poids lourds que les véhicules légers sur les grands axes de circulation ;
- un réseau d'aires privées qui sont à proximité des grands axes et d'accès facile, et qui permettent de mieux contrôler les paramètres fonciers et financiers liés à la création de ces aires.

Dans tous les cas, la notion d'information semble primordiale à ce sujet et les solutions britannique (édition d'un guide des aires privées) et américaine (projet d'information en temps réel des capacités disponibles) semblent des réponses adaptées dans un premier temps.

3.2. Analyse par pays

En privilégiant une approche très générale au sujet de l'acceptabilité sociale des poids lourds, cette étude de *benchmark* a permis de mettre en avant des ressemblances et des différences entre pays, qui ne se limitent pas à des considérations géographiques. Les éléments présentés font apparaître trois groupes de pays :

- pays d'Europe du Nord : Allemagne, Royaume-Uni, Pays-Bas et Danemark ;
- pays d'Europe du Sud : Espagne ;
- pays d'Amérique du Nord : États-Unis et Québec.

Les pays d'Europe du Nord, desquels la France est assez proche dans son rapport aux poids lourds, se caractérisent par une volonté d'améliorer l'acceptabilité sociale des poids lourds, en recherchant les leviers d'une action sociale et technologique, et en se donnant les moyens nécessaires d'améliorer le transport routier de marchandises et son contrôle grâce aux outils appropriés. Cette volonté

de maîtrise et de compréhension trouve ses origines dans des contextes divers qui sont souvent liés à l'insécurité routière et à un niveau de congestion élevé.

Le pays d'Europe du Sud, l'Espagne, ne fait pas partie du groupe précédent pour une raison principale : tout laisse à penser que la prise de conscience des pays d'Europe du Nord n'a pas commencé en Espagne. Au regard de l'absence de politique de sécurité routière liée aux poids lourds ou de l'absence d'expérimentations spécifiques aux poids lourds, il semblerait que l'Espagne ne se sente pas aussi concernée par l'acceptabilité sociale de ces véhicules.

Les pays d'Amérique du Nord font face à des problèmes différents. La question de la congestion ne motive pas comme en Europe du Nord des expérimentations d'interdiction de dépassement par exemple et l'utilisation plus répandue de véhicules articulés et très longs, entre autres, explique que le Québec et les États-Unis font face à des enjeux différents.

Pour résumer ce *benchmark*, on constate donc que la plupart des pays d'Europe du Nord se caractérisent pas un moindre rejet des poids lourds et une prise de conscience forte des enjeux liés à la sécurité routière et à l'utilisation efficace d'un réseau à capacité limitée. Ces pays ont la volonté de comprendre et maîtriser les trafics véhicules légers et poids lourds sur leurs réseaux, ce qui les amène à poursuivre des expérimentations et à encourager les recherches. Ainsi, ils ont mis en place sous leur forme dynamique des mesures d'exploitation telles que l'interdiction de dépassement ou la régulation des vitesses. L'accent est également mis sur une nécessité de formation et de sensibilisation à la cohabitation des différents utilisateurs de la voirie. Les éléments du *benchmark* mis en regard de la politique actuellement suivie en France permettent de dire qu'elle se rapproche des pays d'Europe du Nord pour l'acceptabilité sociale des poids lourds. Les modalités d'actions de contrôle variant d'un pays à l'autre du fait de la diversité des environnements sociologiques, le groupe n'a pas pu tirer de conclusions sur les méthodes de contrôle françaises.

Conclusion

À travers les résultats de ces différentes enquêtes, il est possible de constater la sensibilité des usagers de la route principalement à deux grandes difficultés liées à la circulation des poids lourds : la sécurité et la gêne pour les véhicules légers.

En outre, ces enquêtes révèlent une réelle dichotomie entre l'image des poids lourds dans l'opinion et la réalité, ainsi qu'une méconnaissance de la réalité du secteur du TRM.

Sur la dimension économique, il y a une reconnaissance du rôle important et du dynamisme du TRM dans l'économie française (surtout chez les leaders d'opinion).

Mais c'est une appréciation qui sous-évalue son poids et son importance.

Sur les nuisances liées à la pollution et à la sécurité routière, le jugement est beaucoup plus critique (surtout chez les leaders d'opinion). La majorité des Français estime que les poids lourds sont dangereux. Ils ressentent également une gêne significative lors de la présence des poids lourds dans la circulation, due à des comportements à risque de ces derniers, aux conditions météorologiques, etc. L'opinion publique estime donc que les nuisances engendrées par le secteur doivent être limitées et souhaite voir régresser le transport routier notamment au profit d'autres modes comme le transport ferroviaire.

L'image du secteur du transport routier devrait donc être améliorée grâce à une plus grande communication sur les innovations et les progrès qui peuvent et doivent être faits dans le secteur, en particulier dans la cohabitation véhicules légers/poids lourds, pour permettre une meilleure appréciation du TRM notamment par les riverains et les autres usagers de la route.

Chapitre 2

Favoriser la cohabitation des poids lourds et des véhicules légers

D'après les constats effectués précédemment sur l'opinion publique, les deux principales critiques vis-à-vis des poids lourds sont la dangerosité et la gêne. Quelles améliorations peuvent être proposées et comment communiquer sur ces actions ? Ce deuxième chapitre vise à présenter les mesures envisageables pour favoriser la cohabitation des poids lourds et des véhicules légers.

1. Diminuer l'insécurité routière

1.1. Constat statistique

Alors que le trafic poids lourds est proportionnellement resté stable entre 2003 et 2006, le nombre des accidents et des victimes d'accidents impliquant au moins un poids lourd a significativement augmenté durant ces quatre années. En 2003, les poids lourds formaient une catégorie sous-représentée pour les accidents non mortels et les blessés, au regard de leur part dans la circulation. Ce constat n'est plus valable en 2006 où le niveau d'implication des poids lourds dans les accidents corporels (6,0 %) correspond approximativement à leur participation dans le trafic total (6,4 %). À l'opposé, les poids lourds formaient déjà une catégorie surreprésentée dans les accidents mortels (14,1 %). Ce constat s'est accru au fil des années.

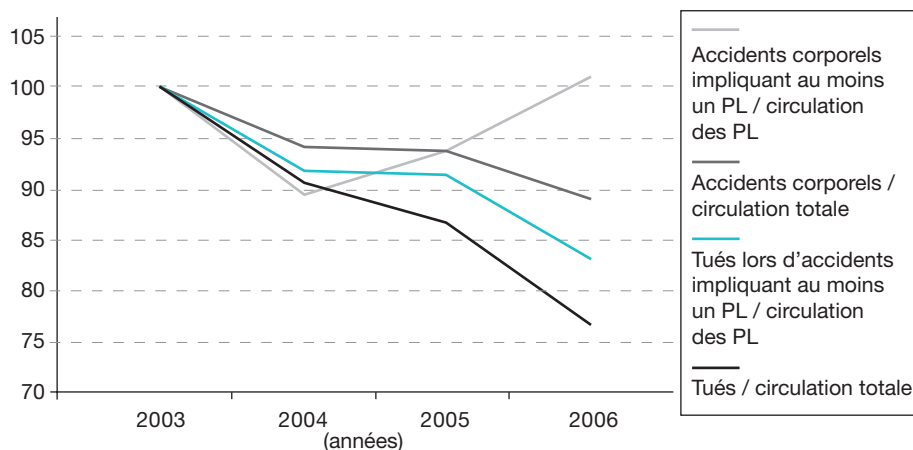
Ces données confirment que les accidents ne touchent pas davantage les poids lourds que les autres véhicules. En revanche, leur surreprésentation dans les accidents mortels confirme que la présence d'un poids lourd est un caractère aggravant lors d'un accident. La masse, la raideur et l'architecture du véhicule expliquent la gravité des accidents impliquant au moins un poids lourd.

Les données de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) pour la période 2003-2006 indiquent que le nombre de tués à 30 jours pour l'ensemble des usagers a diminué de 23,1 %. Durant la même période, le nombre de tués dans les accidents impliquant au moins un poids lourd a diminué de 11 %. Toutefois, ce constat doit être nuancé, grâce à l'examen des évolutions respectives des trafics véhicules légers et poids lourds durant cette même période.

Afin de comparer l'évolution de l'accidentologie générale à l'accidentologie liée à la circulation des poids lourds, les accidents ou victimes sont rapportés respectivement au trafic global ou au trafic poids lourds dans le graphique n° 143. L'année 2003 sert de référence.

Ainsi, au regard de l'évolution du trafic poids lourds, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd est resté stable depuis 2003 tandis que le nombre de tués dans ces accidents diminuait, ce qui témoigne de la diminution de la gravité des accidents.

Graphique n° 143
Évolution de l'accidentologie rapportée à l'évolution des trafics
(base 100 en 2003)

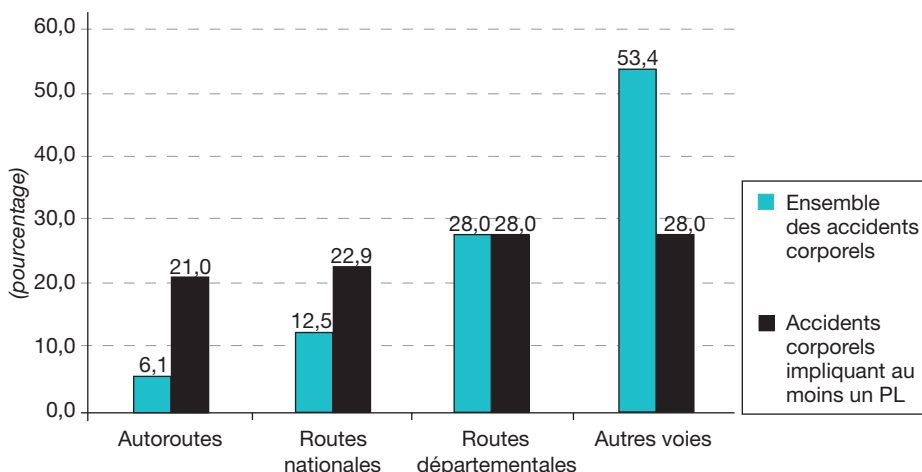


Source : ONISR, fichier des accidents

Les données de l'année 2004, lorsqu'elles sont comparées à celles de l'année 2003, soulignent l'effet du contrôle automatisé sur l'accidentologie de manière générale. Bien que les poids lourds ne constituent pas la « cible » naturelle du contrôle automatisé, il est raisonnable de penser que la diminution de la vitesse des véhicules légers ait contribué à la diminution relative du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd (ce n'est sûrement pas la seule raison : on peut penser à l'augmentation dans le parc de la part des véhicules équipés de limiteurs de vitesse). Cependant, ces données soulèvent la question des causes du retour à l'augmentation du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un poids lourd depuis 2004.

Graphique n° 144

Répartition des accidents corporels par catégorie de routes



Source : ONISR, fichier des accidents 2005

Avec 22 % des distances parcourues par les poids lourds sur le réseau secondaire et 56 % des accidents corporels impliquant au moins un poids lourd, le réseau secondaire¹ concentre les principales difficultés pour les accidents impliquant les poids lourds.

Sur la question des responsabilités, l'étude sectorielle sur les poids lourds et la sécurité routière en France en 2005 conclut que « les conducteurs de poids lourds sont moins souvent responsables et moins souvent alcoolisés que l'ensemble des conducteurs ».

Comme on l'a vu, le niveau d'implication des poids lourds dans les accidents corporels (6,0 %) correspond approximativement à leur participation dans le trafic total (6,4 %). En revanche, ces accidents sont beaucoup plus graves (les poids lourds sont impliqués dans 14,1 % des accidents mortels en 2006) essentiellement du fait de leurs caractéristiques techniques.

En outre, la décroissance du nombre de tués sur les routes entre 2003 et 2007 est un peu moins forte pour les accidents impliquant des poids lourds (11 %) que pour l'ensemble des accidents (23 %).

Rapporté aux évolutions des circulations, le nombre de tués dans les accidents impliquant au moins un poids lourd a diminué moins fortement que dans les autres accidents et le nombre d'accidents impliquant au moins un poids lourd n'a pas diminué depuis 2003. Ces données prouvent cependant que la gravité des accidents impliquant au moins un poids lourd a diminué.

1 - Le terme « réseau secondaire » décrit l'ensemble des routes départementales et des autres voies qui sont en majorité des voies communales.

1.2. Analyses et propositions

Les études réalisées pour identifier les causes d'accidents

Plusieurs études ont été menées afin de déceler des gisements de sécurité routière pour le trafic poids lourds. La mise au jour espérée de gisements de sécurité routière résultant de l'examen attentif de ces études n'a pas eu lieu. Tout au plus peut-on s'apercevoir que l'amélioration de la sécurité routière liée au trafic poids lourds passe par une lutte commune sur l'ensemble des « fronts » de la sécurité routière.

Concernant les conducteurs :

- le facteur humain est majoritairement à l'origine des accidents impliquant au moins un poids lourd (très souvent, hypovigilance des conducteurs sous toutes ses formes) ;
- les recherches doivent se poursuivre, en priorité sur les outils de détection de l'hypovigilance ;
- les problèmes d'insécurité routière dus à l'alcoolémie sont beaucoup moins fréquents chez les transporteurs routiers que chez les autres conducteurs ;
- les conducteurs de poids lourds sont souvent moins responsables que les autres conducteurs dans les accidents impliquant au moins un poids lourd.

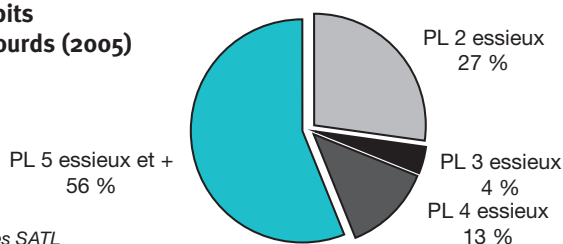
Concernant les véhicules :

- lorsque le véhicule est en cause, l'accident aurait pu être évité grâce à un meilleur entretien ;
- les poids lourds étrangers sont proportionnellement davantage soumis à des problèmes liés au véhicule, ce qui s'explique par les longues distances parcourues par ceux-ci de manière continue ;
- la gravité des accidents impliquant au moins un poids lourd est liée à la structure physique des poids lourds. La présence d'une barre anti-encastrement sur ces véhicules permet de réduire la gravité des accidents dans lesquels ils sont impliqués.

Surcharge des poids lourds

Les stations d'analyse du trafic lourd (SATL), au nombre de quarante-cinq, sont des stations du réseau SIREDO, qui collectent des données sur les débits et les charges transportées par les véhicules lourds depuis 1990. Situées en majorité dans le nord de la France, elles sont implantées sur le réseau routier national.

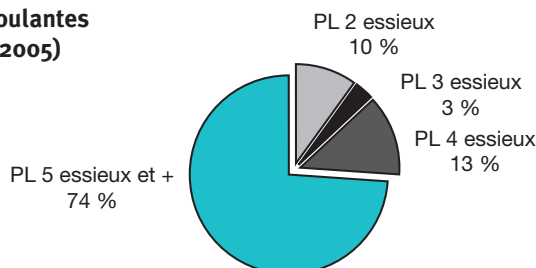
Graphique n° 145
Répartition des débits
par type de poids lourds (2005)



Source : base de données SATL

Graphique n° 146

Répartition des charges roulantes par type de poids lourds (2005)



Source : base de données SATL

Avec 56 % des véhicules observés et trois quarts des marchandises transportées en poids, les poids lourds à 5 essieux et plus sont très largement prédominants dans le transport routier de marchandises. Les poids lourds à 2 essieux et à 4 essieux viennent ensuite. Les poids lourds à 3 essieux sont très minoritaires, aussi bien pour le nombre de véhicules circulés que pour la charge totale transportée.

Tableau n° 35

Évolution des débits et charges roulantes par type de poids lourds (2005/1990)

Catégories de véhicules	Évolution 2005/1990	
	Débits	Charges roulantes
Véhicules > 3,5 t	27,0 %	18,4 %
PL 2 essieux	23,6 %	- 0,1 %
PL 3 essieux	5,8 %	- 6,3 %
PL 4 essieux	- 37,2 %	- 46,0 %
PL 5 essieux et +	71,6 %	55,1 %
Véhicules < 3,5 t (VL)	23,4 %	

Source : base de données SATL

L'examen des mêmes données depuis 1990 permet de faire ressortir des tendances à long terme. Ainsi, entre 1990 et 2005, l'augmentation des charges roulantes, moins forte que celle des débits, indique une baisse du taux de remplissage moyen :











- les poids lourds à 2 essieux sont plus nombreux sur les routes mais transportent une charge totale quasi identique, ce qui indique un taux de remplissage en forte baisse ;
- les poids lourds à 3 essieux ont connu peu d'évolution aussi bien dans leur circulation que dans leur charge roulante totale ;
- les poids lourds à 4 essieux ont connu une très forte chute de leur trafic et de leur charge roulante totale, ce qui est le reflet de leur désaffection auprès des transporteurs ;
- les poids lourds à 5 essieux et plus ont connu une hausse spectaculaire de leur nombre sur les routes et de leur charge roulante.

Connaissant le poids à vide moyen des différents types de poids lourds¹, il est possible de calculer le poids moyen transporté. Les principaux résultats sont présentés dans le tableau n° 36.

En dehors de la catégorie 11, qui regroupe entre autres des convois exceptionnels et qui requiert des autorisations pour circuler sur le réseau routier, les catégories correspondant à des PL à 5 essieux et plus sont celles où la surcharge est largement répandue. Entre 9 % et 20 % des poids lourds à 5 essieux ou plus (catégories 5, 6, 8, 9 et 10) sont en surcharge par rapport au poids total autorisé en charge (PTAC).

En moyenne, 8,5 % des poids lourds sont en surcharge. Ce taux peut atteindre 20 % pour certains poids lourds de PTAC égal à 40 t, ceux qui sont a priori les plus dangereux en cas d'accident.

Tableau n° 36
Charges roulantes et proportion de poids lourds en surcharge par rapport au PTAC

Catégories DGMT	Silhouettes	Poids moyen roulant	Poids moyen transporté	Proportion de véhicules en surcharge sur le poids total	PTAC max.
1		7 700 kg	3 200 kg	0,7 %	19 t
2		15 600 kg	4 200 kg	2,4 %	26 t
3		13 700 kg	3 300 kg	6,3 %	
4		21 300 kg	8 700 kg	1,2 %	38 t
7		20 900 kg	11 300 kg	1 %	
5		28 300 kg	15 200 kg	9 %	40 t
6		29 400 kg	12 900 kg	11,6 %	
8		27 200 kg	12 900 kg	10 %	
9		29 900 kg	13 000 kg	13 %	
10		30 400 kg	9 500 kg	20 %	
11	Autres	32 500 kg	11 400 kg	29,5 %	
Moyenne		20 700 kg	9 400 kg	8,5 %	

Source : base de données SATL

Vitesses pratiquées

La question du respect des vitesses mérite aussi d'être abordée. Dans l'absolu, la comparaison des vitesses pratiquées par les différentes catégories de poids lourds

1 - Étude sur les poids à vide des véhicules (1999), Centre d'étude technique de l'Équipement de l'Est.

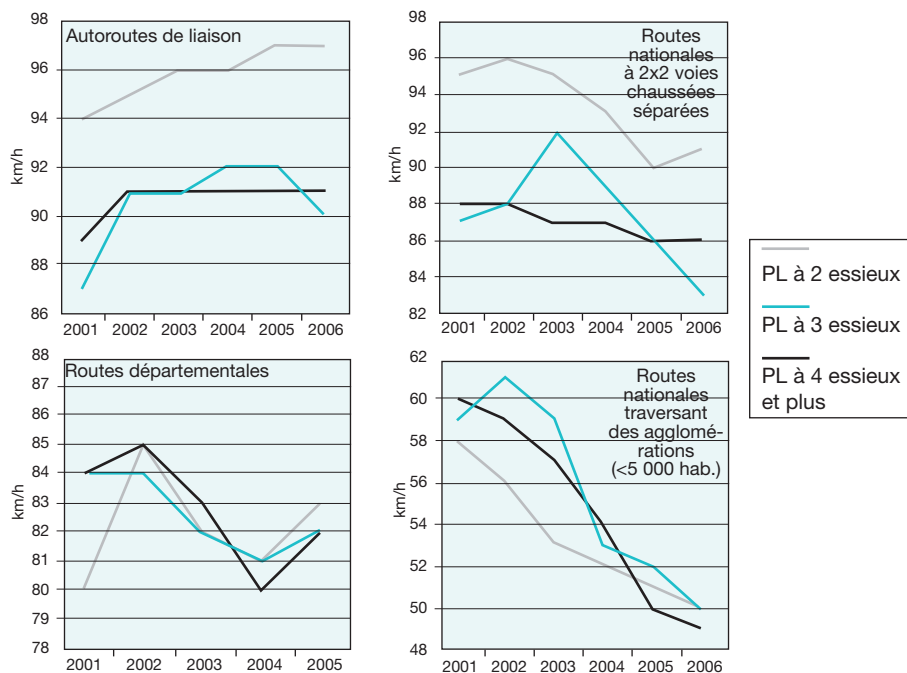
avec les vitesses maximales autorisées qui leur sont associées, au fil des années, peut servir de clé de compréhension pour l'accidentologie des poids lourds. En pratique, les données présentées ci-après proviennent de deux sources :

- des vitesses moyennes par nombre d'essieux, issues de l'exploitation des données collectées par les stations SATL ;
- des relevés de vitesses individuelles par cinémomètres dans le cadre des sondages d'une société d'études spécialisée, réalisés annuellement pour le compte de l'ONISR.

Considérant la difficulté d'une association entre les catégories administratives telles que définies dans la grille des vitesses¹ et les véhicules observés par les enquêteurs, le choix de l'association entre la vitesse des véhicules et leur nombre d'essieux a été privilégié par cette société d'études. Les relevés de vitesse sont réalisés à l'aide de cinémomètres placés dans le coffre de véhicules banalisés. Ce sont environ 200 000 mesures de vitesse qui sont saisies et traitées annuellement.

Graphique n° 147




Évolution des vitesses pratiquées par les poids lourds en fonction du nombre d'essieux et du réseau circulé



Source : ONISR - ISL

1 - La vitesse maximale autorisée dépend du PTAC ou PTRA du véhicule (et de son véhicule tracteur dans certains cas), de sa silhouette (ensemble de véhicules ou non), des règles de circulation sur le réseau concerné (route à caractère prioritaire ou non) et des caractéristiques géométriques (présence ou non d'un terre-plein central).

Tableau n° 37
Vitesses maximales autorisées pour les véhicules depuis le 1^{er} janvier 2007

Vitesse limite maximale autorisée en km/h	Spécificités des véhicules	Autoroutes 	Routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central		Routes à caractère prioritaire 	Routes à caractère prioritaire et signalées comme telles 	Autres routes	Code de la route
			Routes à caractère prioritaire	Routes à caractère non prioritaire				
Droit commun →		130	110	90	90	90		
Transport de marchandises	Véhicules tels que 3,5 t < PTAC ≤ 12 t	90	90	80	80	80	80	Art. R413-8
	Ensemble de véhicules tels que 3,5 t < PTAC ≤ 12 t et PTAC du véhicule tracteur > 3,5 t							
Transport de marchandises ou de personnes	Véhicules tels que PTAC > 12 t	110	100	80	80	80	80	Art. R413-8-1
	Ensemble de véhicules tels que PTAC > 12 t et PTAC du véhicule tracteur > 3,5 t							
Transport de matières dangereuses	Ensembles de véhicules tels que 3,5 < PTAC ≤ 12 t et PTAC du véhicule tracteur < 3,5 t	80	60 ^{+ 10 si ABS}	60	60 ^{+ 10 si ABS}	60	60	Art. 413-9
Transport exceptionnel	Autorisation de transport exceptionnel	80	60 ^{+ 10 si ABS}	60	60 ^{+ 10 si ABS}	60	60	Art. 413-9

Source : code de la route

Le graphique n° 147 montre qu'en dehors des autoroutes de liaison, qui sont pour l'essentiel des autoroutes concédées, la vitesse des poids lourds sur l'ensemble des autres réseaux a globalement diminué entre 2002 et 2006. Cependant, dans le meilleur des cas, la vitesse moyenne mesurée des poids lourds coïncide avec leur vitesse maximale autorisée ; dans le pire des cas (et non le moins rare), la vitesse observée dépasse de quelques kilomètres/heure la vitesse maximale autorisée.

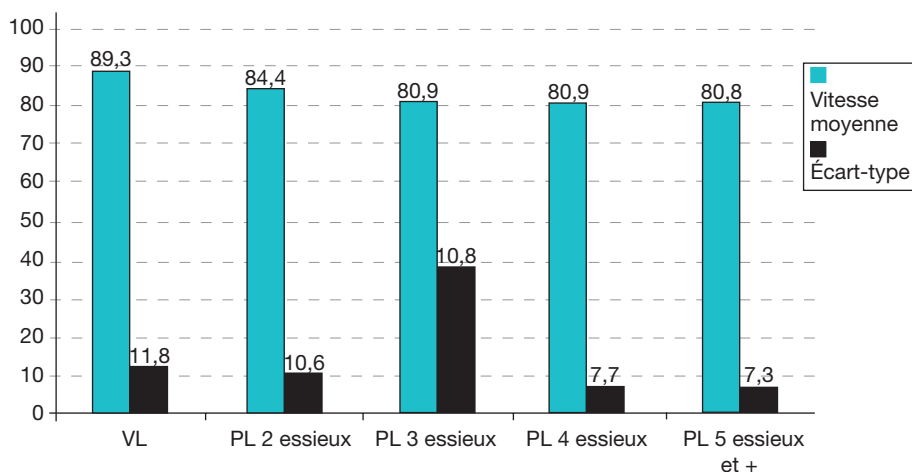
Il faut en particulier remarquer les vitesses mesurées pour les poids lourds de 4 essieux ou plus sur les routes nationales à deux chaussées séparées par un terre-plein central (86 km/h en moyenne au lieu de 80 km/h) et sur les ex-routes départementales (82 km/h au lieu de 80 km/h ou même 60 km/h si le véhicule est articulé). Sans oublier qu'une moyenne n'est pas une médiane, ces indications donnent néanmoins une idée de la proportion des véhicules qui ne respectent pas les vitesses maximales autorisées.

À titre de comparaison, les données fournies par les stations SATL sur une section particulière, la RN137 (cf. figures suivantes), puis sur l'ensemble des stations font également état de vitesses moyennes supérieures aux vitesses maximales autorisées sur ces sections.

Ainsi, sur la RN137, route à 2 voies à caractère prioritaire entre Nantes et La Rochelle sur laquelle la vitesse des véhicules particuliers est limitée à 90 km/h et celle des poids lourds à 80 km/h, on peut constater que la vitesse de toutes les catégories de poids lourds est en moyenne supérieure à la vitesse maximale autorisée.

Graphique n° 148

Moyennes et écarts types des vitesses observées sur la RN137 (2 voies par station SATL)
(vitesse en km/h)



Source : CETE de l'Est

L'examen des données recueillies par plusieurs stations SATL fait de nouveau apparaître des vitesses moyennes supérieures à la vitesse maximale autorisée, quels que soient le type de réseau et la silhouette des véhicules observés¹.

Tableau n° 38
Synthèse des données observées à partir de plusieurs stations SATL
représentatives du réseau routier national

		VL	PL 2 essieux	PL 3 essieux	PL 4 essieux	PL 5 essieux et +
Chaussées à 2 x 2 voies	Vitesse moyenne (km/h) en 2005	107,8	96,9	85,9	84,9	84,4
	Variation 2005/2002 (%)	- 5,27	- 1,97	- 0,17	0,20	0,09
Chaussées à 2 voies	Vitesse moyenne (km/h) en 2005	85,1	82,3	79,4	80,8	80,7
	Variation 2005/2002 (%)	- 7,69	- 5,17	- 3,90	- 3,28	- 2,99

Source : CETE de l'Est

En l'absence d'indicateur fiable des taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée, problème auquel il semble urgent de remédier, il est fait recours à l'hypothèse « réaliste » d'une distribution normale des vitesses des véhicules lourds. Il est ainsi possible de calculer la proportion de ces véhicules dont la vitesse excède la vitesse maximale autorisée et la vitesse de verbalisation². Parmi les poids lourds à 2 essieux, l'hypothèse est faite d'un taux de poids lourds de PTAC inférieur à 12 tonnes égal à 25 %, d'où une vitesse maximale autorisée « artificiellement » prise égale à 85 km/h pour les PL à 2 essieux.

La comparaison des taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée entre catégories de véhicules laisse apercevoir des taux de dépassements plus élevés pour les poids lourds que pour les autres véhicules, quel que soit le réseau considéré. Sur les routes nationales à 2 x 2 voies, alors que le taux de dépassement des voitures et camionnettes varie entre 20 % et 30 %, celui des poids lourds oscille entre 61 % et 77 %.

1 - Sur ces stations, la vitesse était limitée à 80 km/h pour tous les véhicules de PTAC supérieur à 12 tonnes, c'est-à-dire l'ensemble des poids lourds de plus de 3 essieux et 75 % des poids lourds à 2 essieux. Les poids lourds de PTAC inférieur à 12 tonnes étaient limités avant le 1^{er} janvier 2007 à 100 km/h sur les routes à caractère prioritaire à deux chaussées séparées par un terre-plein central.

2 - Celle-ci correspond au seuil de déclenchement des radars, soit $V_{max} + 5$ km/h en deçà de 100 km/h ou $V_{max} + 5$ % au-delà de 100 km/h.

Tableau n° 39

Calcul des taux de dépassement de la vitesse maximale autorisée
à partir des données 2006 de l'ONISR-ISL

Réseaux	Véhicules	Vitesses observées		Vitesse Maximale	Dépassement de la vitesse autorisée	Dépassement de la vitesse de verbalisation
		Moyenne	Écart type			
Routes nationales à 2 x 2 voies	Voitures	100,4	17	110	29 %	19 %
	Camionnettes	97,1	15,6	110	20 %	12 %
	2 essieux	90,9	12,2	85	69 %	50 %
	3 essieux	83,2	12	80	61 %	41 %
	4 essieux et +	86	8,3	80	77 %	50 %
Routes départementales	Voitures	84,5	14,2	90	35 %	21 %
	Camionnettes	82,1	15,2	90	30 %	18 %
	2 essieux	82,9	11,6	80	60 %	39 %
	3 essieux	81	9,7	80	54 %	30 %
	4 essieux et +	79,5	11,7	80	48 %	29 %

Source : SETRA

Malgré l'insuffisance quantitative et méthodologique des études sur les vitesses pratiquées par les poids lourds en France, l'ensemble des données collectées et le calcul des taux de dépassement semblent indiquer que le respect des vitesses maximales autorisées n'est pas satisfaisant. La vitesse moyenne serait généralement supérieure à la vitesse maximale autorisée et la proportion de véhicules ne respectant pas cette vitesse dépasserait 50 % pour atteindre plus de 75 % dans certains cas. Les études montrent que 30 % à 50 % de ces véhicules devraient être verbalisés.

Pour la répartition des accidents impliquant au moins un poids lourd par catégorie de routes, il n'existe pas d'indicateur fiable qui mesure le respect de la vitesse par réseau. Un des moyens possibles serait d'utiliser des stations du réseau SIREDO. Il faudrait donc davantage de données pour préciser ces résultats qui doivent être nuancés.

Les systèmes de contrôle

Face au nombre important de poids lourds en infraction par rapport aux charges et aux vitesses maximales autorisées, il est nécessaire de renforcer le contrôle, ce qui contribuera à améliorer l'image des poids lourds auprès des autres usagers. Deux solutions principales existent : le renforcement du contrôle manuel et le contrôle automatisé.

■ *Le contrôle manuel*

Avantages :

- possibilité d'immobilisation du véhicule en cas d'infraction grave ;
- exhaustivité du contrôle portant sur le véhicule (vitesse, charge, état du véhicule et des équipements) comme sur le conducteur (temps de conduite et de repos, alcoolémie, etc.) ;
- caractère aléatoire des contrôles dans le temps comme dans l'espace.

Inconvénients :

- mobilisation d'effectifs importants ;
- nombre de contrôles limité par les effectifs mobilisables ;
- difficulté à estimer les effectifs affectés actuellement au contrôle du respect du code de la route par les poids lourds, d'où des difficultés d'orientation d'une telle politique.

■ *Les projets de contrôle automatique*

Avantages :

- amélioration du ratio (nombre d'infractions/nombre de contrôles) pour ce qui concerne le contrôle des poids (pré-détection automatisée des véhicules présumés en infraction, complétée par un contrôle statique sur balance) ;
- possibilité de contrôle simultané de plusieurs paramètres physiques (vitesse, charge, distance inter-véhiculaire) ;
- mobilisation des forces de l'ordre à des missions plus complexes, d'où une meilleure utilisation des ressources.

Inconvénients :

- impossibilité du contrôle des vitesses des poids lourds par le matériel existant (distinction entre véhicules légers et poids lourds, entre véhicules de PTAC inférieur ou supérieur à 12 tonnes). Nécessité d'un investissement considérable pour un trafic de 6,4 % des véhicules-kilomètres parcourus en 2006 ;
- confusion possible entre véhicule tracteur et remorque lors de la photographie du véhicule en infraction ;
- repérage des lieux de contrôle par les professionnels de la route ;
- besoin d'équiper les itinéraires secondaires afin d'éviter les reports de trafic vers des tronçons non contrôlés (aussi bien pour le contrôle des charges que pour celui des vitesses) ;
- difficulté du suivi des infractions commises par les véhicules étrangers.

Au-delà du problème technique lié au contrôle automatisé de différents types de véhicules soumis à des contraintes réglementaires différentes, la mise en place effective d'un réseau de contrôle automatisé des vitesses et charges pour les véhicules lourds nécessitera du temps et ne pourra être que manuelle dans l'immédiat.

Par ailleurs, il serait souhaitable dans un premier temps de réfléchir à une modification du code de la route, et plus précisément de ses articles R413-8 et R413-9 afin de rendre la réglementation portant sur les vitesses des véhicules lourds à la fois plus compréhensible et plus facilement contrôlable.

S'agissant de l'acceptabilité sociale des poids lourds, il est prévisible que le renforcement du contrôle de leur vitesse aura un impact positif dans l'opinion. Cependant, ce renforcement, qu'il soit manuel ou automatisé, ne saurait désavantager les transporteurs français qui affrontent une concurrence étrangère très forte. Le renforcement des contrôles doit impérativement s'accompagner d'une intensification des échanges des fichiers d'immatriculation entre administrations européennes.

■ *Propositions*

- Dans l'immédiat, le renforcement des contrôles ne peut se faire qu'en « manuel ». L'intensification des contrôles doit être accompagnée d'indicateurs d'efficacité et de suivi communiqués par les forces de l'ordre ;
- le cadre réglementaire doit être simplifié : plus compréhensible, il sera mieux appliqué et contrôlé, ce qui favorisera par la même occasion l'émergence de solutions automatisées ;
- la coopération avec les administrations étrangères doit être renforcée¹. Connaissant la part significative du trafic des poids lourds immatriculés à l'étranger (23 % des véhicules-kilomètres circulés en France en 2006), il est primordial de ne pas introduire de distorsion dans la répression entre transporteurs français et étrangers.

Différencier les sanctions pour les poids lourds et les véhicules légers

Enfin, il faut souligner le caractère non dissuasif de la réglementation actuelle, telle que prévue par le code de procédure pénale². L'article R48-1 stipule ainsi :

- un dépassement de moins de 20 km/h hors agglomération constitue une contravention de 3^e classe, et est puni d'une amende forfaitaire de 68 euros et d'un retrait d'un point du permis de conduire ;
- un dépassement compris entre 20 et 30 km/h constitue une contravention de 4^e classe, et est puni d'une amende forfaitaire de 135 euros et d'un retrait de deux points du permis de conduire.

Est-il normal d'avoir des peines identiques pour les mêmes infractions commises par les conducteurs de poids lourds et les conducteurs de véhicules légers ? Trois raisons peuvent militer en faveur de la mise en place de sanctions différentes :

- les accidents impliquant des poids lourds sont plus graves, ce qui s'explique par les caractéristiques physiques de ces véhicules ;
- le dépassement par certains conducteurs des vitesses maximales autorisées conduit à une inégalité dans les conditions de concurrence entre transporteurs ;
- la grande majorité des véhicules lourds est équipée de limiteurs de vitesse ; un dépassement élevé de la vitesse maximale autorisée peut témoigner d'une mise hors service de ce dispositif.

1 - Conformément à la recommandation 2004/345/CE de la Commission du 6 avril 2004 relative à l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière (JO L. 111 du 17.04.2004, p. 75.).

2 - Cf. annexe 5.

Il est donc légitime de se poser la question précédente. Dans un contexte de concurrence exacerbée du transport routier de marchandises, l'immobilisation du véhicule serait sans doute bien plus dissuasive.

■ Proposition

La gamme des sanctions mériterait d'être repensée dans le secteur du transport routier de marchandises. Pour les professionnels de la route, il pourrait être envisagé d'immobiliser les véhicules dès le constat d'une contravention de 4^e classe (et non pas de 5^e classe). Cependant, un tel changement pourrait poser des problèmes de nature juridique. Cette question doit faire l'objet d'une réflexion avec l'ensemble des acteurs (ministères de l'Écologie, de la Justice, de l'Intérieur, organisations professionnelles).

Une évolution des vitesses maximales autorisées ?

■ Constats

Suite à la modification du code de la route¹ intervenue au 1^{er} janvier 2007 et motivée, entre autres, par la volonté de ne pas introduire de distorsion de concurrence entre les véhicules équipés de limiteurs de vitesse et ceux qui ne le sont pas, la simplification de la grille des vitesses maximales autorisées est apparue comme une nécessité. Ainsi, lors de la réunion du Groupe interministériel permanent de la sécurité routière du 19 juin 2006, cette mesure a été abordée, mais il a été décidé du report de son examen approfondi.

La complexité de la situation actuelle est notamment due au recours à un ensemble de paramètres indépendants pour la détermination des vitesses :

- les caractéristiques physiques de la chaussée (autoroutes, routes à deux chaussées séparées par un terre-plein central) ;
- les règles de circulation applicables (routes à caractère prioritaire ou non) ;
- l'objet transporté (marchandises, personnes, matières dangereuses) ;
- la silhouette des véhicules (véhicules, ensembles de véhicules) ;
- le PTAC des véhicules ou des ensembles (voire du véhicule tracteur) ;
- la présence d'équipements spécifiques (ABS par exemple).

Par ailleurs, un examen succinct des situations dans les autres pays européens confirme le degré de complexité unique de la réglementation française à ce sujet. Pour les raisons qui ont été rappelées plus tôt concernant la compréhension et le contrôle des vitesses, il semble important de remédier à cette difficulté. Cependant, le débat récent intervenu sur un éventuel abaissement des vitesses maximales autorisées pour les poids lourds témoigne du degré de sensibilité considérable existant autour de la question des vitesses.

La problématique des vitesses connaît deux « écoles », celle de l'homogénéisation des vitesses entre les différentes catégories de véhicules et celle du maintien d'un différentiel significatif entre les vitesses des véhicules légers et des poids lourds. Dans le premier cas, le principe de route « apaisée » prévaut. Dès que possible, en

1 - Diminuant les vitesses maximales autorisées des véhicules de PTAC inférieur à 12 tonnes sur autoroute et route à deux chaussées séparées par un terre-plein central.

ayant des vitesses identiques ou proches entre véhicules légers et poids lourds, le nombre de dépassements et donc de changements de file diminue. Dans le second cas, en conservant un différentiel de vitesses suffisant entre les véhicules légers et les poids lourds, on garantit aux premiers la possibilité de dépasser facilement les seconds. D'autres questions subsistent cependant, telles que la possibilité d'apparition de « murs » ou pelotons de poids lourds en cas de différentiel de vitesse ou celles de la distinction entre poids lourds traditionnels et poids lourds transportant des marchandises dangereuses ; ces derniers étant très souvent considérés par les conducteurs comme des poids lourds « à doubler ».

■ Propositions

- Simplifier la réglementation portant sur les vitesses maximales autorisées pour les véhicules lourds ; expérimenter la solution du différentiel des vitesses et celle de la route apaisée ;
- réfléchir à l'alignement des vitesses maximales autorisées des transports de marchandises dangereuses à celles des autres poids lourds afin d'éviter les ralentissements et les dépassements.

Conclusion sur la diminution de l'insécurité routière

Les accidents mortels impliquant un poids lourd sont élevés, même si durant la période 2003-2006, le nombre de tués dans les accidents impliquant au moins un poids lourd a baissé de 11 %. Mais ce résultat n'est pas aussi positif que celui de la baisse de 23,1 % du nombre de tués pour l'ensemble des usagers. De plus, les vitesses ne sont pas uniformément respectées autant que l'on puisse le mesurer. Les seuls moyens disponibles pour le contrôle dans les années à venir sont surtout les forces de l'ordre sur route.

L'augmentation de la sécurité est donc un impératif. Elle doit passer par deux voies :

- un plus fort engagement des pouvoirs publics pour faire respecter les limitations de vitesse et de charges. Dans un premier temps, seuls les contrôles sur route peuvent contribuer à cet objectif. Se pose alors la question de l'alignement des contraventions des véhicules légers et des poids lourds. Est-il normal que les poids lourds et les véhicules légers aient le même niveau de sanction ?
- un engagement de la profession, une « charte de bonne conduite », afin d'intensifier les efforts pour diminuer fortement les accidents dans lesquels les poids lourds sont impliqués.

Bien entendu, ces mesures doivent contribuer à respecter des conditions de concurrence équivalentes.

Recommandations

- L'État devrait intensifier les contrôles sur la route (respect du code de la route des poids lourds et des charges maximales autorisées) et mettre en place des indicateurs de suivi et d'efficacité communiqués par les forces de l'ordre afin de suivre régulièrement l'évolution et les progrès réalisés. Les contrôles sur le terrain devraient donc être renforcés par davantage de transparence. Dans l'immédiat, le renforcement des contrôles ne peut se faire qu'en « manuel ». Il faudrait donc poursuivre les travaux sur le contrôle automatique pour le développer et valider son efficacité.
- Le cadre réglementaire doit être simplifié : plus compréhensible, il sera mieux appliqué et contrôlé, ce qui favorisera par la même occasion l'émergence de solutions automatisées.
 - La grille des vitesses maximales autorisées est aujourd'hui très complexe : il faudrait donc la simplifier, très rapidement, pour la rendre plus perceptible par les usagers et plus facilement contrôlable par les forces de l'ordre (à préciser la signalisation à mettre en œuvre).
 - L'alignement de la vitesse maximale des véhicules transportant des marchandises dangereuses sur celle des autres véhicules de transport de marchandises mériterait d'être étudié.
 - Très peu d'accidents sur les marchandises dangereuses sont constatés car les chauffeurs semblent mieux formés. Les mesures prises pour le transport de marchandises dangereuses pourraient être raisonnablement préconisées pour le transport de marchandises non dangereuses.
- Un changement de la réglementation avec des dispositions spécifiques pour les poids lourds et les véhicules légers est préconisé, sous réserve de la possibilité juridique d'une telle proposition. Il pourrait être envisagé de modifier la gamme des sanctions dans ce sens.
- La coopération avec les administrations étrangères doit être renforcée*. Connaissant la part significative du trafic des poids lourds immatriculés à l'étranger (23 % des véhicules-kilomètres circulés en France en 2006), il est primordial de ne pas introduire de distorsion dans la répression entre transporteurs français et étrangers.
- Les accidents de poids lourds liés à l'alcool sont difficilement admissibles. Il pourrait être envisagé d'installer de manière systématique dans les poids lourds des éthylomètres bloquant le démarrage de ces véhicules en cas d'alcoolémie positive. Des accords volontaires de la part des constructeurs, ou par défaut l'intervention de l'État, devraient favoriser la généralisation de tels dispositifs.

* Conformément à la recommandation 2004/345/CE de la Commission du 6 avril 2004 relative à l'application de la réglementation dans le domaine de la sécurité routière (JO L. 111 du 17.04.2004, p. 75.).

2. Diminuer la gêne provoquée par le trafic poids lourds

2.1. Constat

C'est un problème clairement identifié sur les routes départementales, nationales et autoroutes (cf. l'étude de la Direction générale des routes évoquée *supra*). La gêne imputée aux poids lourds est inversement proportionnelle à la taille des axes empruntés. Selon l'enquête de la DGR, 30 % des enquêtés estiment que la présence des poids lourds sur les routes départementales constitue une « gêne *insupportable* » contre 15 % sur les grandes routes nationales et 13 % sur les autoroutes.

Les Français redoutent donc particulièrement les poids lourds sur les voies départementales et sont relativement plus confiants sur autoroutes. Les risques rencontrés sur les petites routes sont nombreux : sinuosité et étroitesse des voies, difficultés de dépassement...

2.2. Les différents types de gênes occasionnées par la présence de poids lourds

Il faut distinguer les gênes *insupportables* des gênes *secondaires* (comme nous l'avons indiqué ci-dessus). Parmi les gênes de comportement dites « insupportables », rappelons :

- le non-respect des distances de sécurité entre les poids lourds (43 %) ;
- la vitesse excessive de certains poids lourds (43 %) ;
- l'utilisation de la file de gauche des autoroutes par les poids lourds (42 %) ;
- la difficulté de dépassement des poids lourds sur les routes départementales et nationales (35 %).

Les interdictions de dépassement peuvent donc être des solutions possibles pour une meilleure acceptabilité des poids lourds.

2.3. Les solutions possibles

Mesures d'interdiction de dépassement

■ *Interdiction de dépassement pour les poids lourds en France*

Les expérimentations françaises de dépassement des poids lourds ont principalement eu lieu en Aquitaine sur l'axe Poitiers-Bayonne depuis 2003 (sur environ 150 km : RN10, RN230, A63, A630) dans un contexte de forte hausse

du trafic poids lourds, générant un sentiment global d'insécurité et de gêne. Par exemple, à Magesq, dans les Landes, le trafic moyen journalier annuel (TMJA) de poids lourds est passé de 5 040 véhicules/jour en 1997 à 7 875 en 2005, soit une hausse de 56 %.

Les conséquences entre 2003 et 2005 : la mesure a été assez bien respectée puisque les dépassements de poids lourds ont diminué de 80 % et leur présence sur la voie de gauche de 60 % (ce qui laisse encore une large part d'infractions). De ce fait, la vitesse moyenne des véhicules légers a augmenté de 10 km/h alors que celle des poids lourds n'a diminué que de 0,2 %. En contrepoint, le taux d'irrespect des distances inter-véhiculaires par les poids lourds a sensiblement diminué.

■ *Interdiction de dépassement pour les poids lourds à l'étranger*

Il existe de nombreux exemples en Europe du Nord : Pays-Bas, Danemark, Royaume-Uni, Belgique, Allemagne, le Luxembourg dernièrement. Dans la majorité des cas, ce sont des 2 x 2 voies avec une interdiction de dépassement dite statique, c'est-à-dire sur une section de route donnée. L'intérêt de cette mesure s'apprécie davantage en termes de confort de conduite que de gains de temps ou de sécurité routière. Les recherches sont tournées vers les mesures de type dynamique dans lesquelles l'interdiction de dépassement est fonction du débit total des véhicules et du pourcentage de poids lourds.

Le respect des interdistances

Les différentes données collectées sur le respect des interdistances montrent que les usagers ne respectent pas certaines dispositions du code de la route, lequel impose, par décret du 23 novembre 2001, un temps inter-véhiculaire de 2 secondes entre deux véhicules qui se suivent, quelle que soit leur vitesse, et de 50 mètres entre poids lourds.

L'article R. 412-12 du code de la route stipule :

I. - Lorsque deux véhicules se suivent, le conducteur du second doit maintenir une distance de sécurité suffisante pour pouvoir éviter une collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt subit du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée. Elle correspond à la distance parcourue par le véhicule pendant un délai d'au moins deux secondes.

II. - Hors agglomération, lorsque des véhicules ou des ensembles de véhicules, dont le poids total autorisé en charge dépasse 3,5 tonnes ou dont la longueur dépasse 7 mètres, se suivent à la même vitesse, la distance de sécurité mentionnée au I est d'au moins 50 mètres.

En dehors du problème d'un respect strict des interdistances sur la capacité des infrastructures existantes – ce qui fait l'objet d'une commande de la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR) au Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements (SETRA) en avril 2007 –, la question se pose de la compatibilité d'une mesure de ce type avec d'autres comme celle de l'interdiction aux poids lourds de dépasser.

De manière générale, le respect d'une interdistance de 50 mètres entre poids lourds crée des « zones d'attraction » pour les véhicules légers qui profitent de ces espaces pour s'orienter vers des sorties ou des aires par exemple. Sur un trajet de plusieurs centaines de kilomètres, le conducteur de poids lourd respectant rigoureusement cette interdiction devrait donc accepter de « perdre » près de 25 mètres à chaque fois qu'un véhicule léger s'insère entre son véhicule et celui qui le précède (sans considération pour le carburant consommé dû au changement de vitesse ni pour les économies de carburant perdues liées à l'effet d'aspiration du poids lourd précédent).

D'un autre côté, il est important que les véhicules légers puissent entrer et sortir des routes et autoroutes dans de bonnes conditions. Dans le cas contraire, les conducteurs de VL auront inévitablement le sentiment d'être face à des « murs de poids lourds » qui entravent la circulation. Le phénomène de mur de poids lourds fait encore peu l'objet d'études. Il est souhaitable qu'une étude soit menée pour approfondir nos connaissances à ce sujet.

Recommandations

Compte tenu du bilan positif des expérimentations et de l'absence de critiques de la part des organisations professionnelles, il faudrait identifier les sections sur lesquelles pourraient être étendues les expériences d'interdiction de dépasser pour les poids lourds, notamment prévoir la mise en place de 10 à 20 expériences complémentaires dans les deux ans.

Ceci devrait s'organiser sous le pilotage de la Direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR), en concertation avec la Direction générale des routes (DGR) et les Directions interdépartementales des routes (DIR).

De même, il faudrait associer en amont à ces décisions les organisations professionnelles. Celles-ci sont favorables à ces mesures si elles sont adaptées localement (pas de règle générale) et suivies par des indicateurs de mesure de la performance de ces actions.

Il serait peut-être opportun d'expliquer aux conducteurs de véhicules légers les contraintes des chauffeurs de poids lourds (notamment l'obligation de respecter un intervalle de 50 mètres entre chaque camion, les nombreux angles morts d'un camion, etc.) pour faciliter la cohabitation entre les différents véhicules. Cette sensibilisation pourrait s'effectuer auprès des jeunes conducteurs lors de la préparation au permis de conduire.

3. Associer les entreprises et leurs salariés

3.1. Les apports des approches sociologiques

Les études sociologiques proposent quelques pistes de réflexion sur les axes possibles de progrès pour diminuer les risques d'accidents, notamment :

■ La durée et le rythme de travail des conducteurs professionnels sont des facteurs de risque d'accidents (P. Hamelin).

Il a été montré que la variation du risque relatif d'implication des conducteurs professionnels dans les accidents de la circulation était liée¹ :

- au « moment » de la conduite ;
- à la durée antérieure de l'amplitude de travail (le niveau de risque augmente singulièrement au-delà de 11 heures de la durée de l'amplitude) ;
- aux différences entre les modes d'organisation productive.

■ Les règles qui structurent l'organisation du transport (temps limites à l'activité, préconisations de repos minimum, etc.) peuvent avoir des conséquences sur la fiabilité de sa manière de conduire (P. Hamelin).

■ Les inconvénients de la circulation des poids lourds ne sont pas réductibles aux seuls éléments techniques (P. Hamelin).

D'après les enquêtes réalisées par P. Hamelin (en 1983, 1993, 1999 et 2004), il semble que pour la France, la plus grande rigueur dans l'application du règlement social européen ait eu un effet favorable sur l'homogénéisation des comportements et sur le niveau de sécurité routière lié à la circulation des poids lourds.

■ La crise identitaire professionnelle, la rationalisation du métier de conducteur et les conflits internes à la profession sont à l'origine de comportements inadaptés sur les routes (cf. les travaux du sociologue Marc Raffenne).

Le métier de conducteur routier subit une crise identitaire professionnelle depuis les années 1990 notamment liée à un mouvement de rationalisation du travail de conducteur routier ;

- *avant 1990*, le conducteur routier avait la maîtrise de l'autonomie opérationnelle (liberté des opérations à mener dans le temps qui lui était imparti) ;
- *depuis 1990*, le conducteur routier est considéré comme un ouvrier spécialisé, un exécutant qui a perdu des responsabilités. La décomposition des process de transport, la segmentation géographique et l'imposition du choix de l'itinéraire, de la durée de conduite dessaisissent le conducteur routier de toute autonomie.

1 - Hamelin P., « La durée de travail des conducteurs professionnels comme enjeu de la flexibilité et de la compétitivité des transports routiers de marchandises », *BTS Newsletter*, n° 15-16, février 2001.

Tous ces facteurs (rationalisation, crise identitaire, conflits internes) ont des répercussions sur l'état d'esprit des conducteurs aujourd'hui et peuvent avoir une influence sur leur comportement sur la route.

3.2. Une charte de bonne conduite

Les enquêtes montrent que la responsabilité des conducteurs de poids lourds est très minoritairement constatée lors d'accidents dans lesquels ils sont impliqués.

De même, le taux d'alcoolémie illégale des conducteurs lors d'accidents est pour les poids lourds inférieur à 30 % par rapport aux véhicules légers. Mais il est possible de considérer comme « normal » que des professionnels aient un meilleur comportement que des non-professionnels et rechercher de nouveaux axes de progrès. Ainsi, a été évoquée l'installation d'éthylomètre empêchant le démarrage du véhicule en cas de taux d'alcoolémie non conforme, mesure *a priori* de compétence européenne.

En outre, les progrès réalisés ces dernières années en matière de sécurité ont été importants. Cela s'est traduit notamment par la mise en place de « bonnes pratiques » dans beaucoup d'entreprises (assurances qualité – certification ISO, management des équipes notamment par des incitations financières, formation, etc.) et les innovations technologiques des constructeurs.

Les différents entretiens avec les organisations professionnelles confirment qu'elles sont conscientes des enjeux liés à la sécurité du poids lourd. Elles déplorent en particulier que la gravité des accidents ne diminue pas. Leurs propositions sont notamment les suivantes (certaines sont étudiées dans d'autres groupes de travail de la mission TRM) :

- la sécurité lors des formations initiales et continues devrait être davantage développée ;
- la présomption de co-responsabilité (chargeur-transporteur) devrait être mise en place notamment pour sensibiliser les chargeurs aux règles de sécurité ;
- les contrôles devraient être identiques entre les poids lourds français et étrangers.

En tout état de cause, de tels sujets devraient faire l'objet de discussions paritaires. Mais comment améliorer, au-delà des efforts importants déjà faits, les pratiques des chauffeurs routiers pour diminuer le nombre d'accidents ?

Il a été évoqué avec les organisations professionnelles un engagement de l'ensemble de la profession pour atteindre un objectif commun pluriannuel de réduction du nombre d'accidents mortels impliquant un poids lourd. Il s'agirait, par exemple, de diminuer le nombre de décès de 750 à 650 en trois ans. Cette charte de bonne conduite se traduirait notamment par la diffusion des bonnes pratiques.

Recommandations

Il s'agirait de redonner du sens au travail et de l'autonomie aux conducteurs pour réduire les risques de comportements parfois non adaptés sur les routes.

Les autres pistes concerneraient notamment le management des chauffeurs, l'utilisation des technologies de l'information comme levier de changement, l'amélioration du dialogue social entre partenaires sociaux, dans l'entreprise et au niveau de la branche professionnelle...

L'intérêt de la charte de bonne conduite est qu'elle pourrait constituer un engagement important de la profession pour diminuer le nombre d'accidentés. Mais cela pose le problème de la difficulté de l'interprétation des responsabilités des entreprises (des employeurs) et des chauffeurs. Il est donc essentiel d'associer les conducteurs à cette charte.

Conclusion

Étant donné l'évolution de l'implication des poids lourds dans les accidents et notamment leur surreprésentation dans les accidents mortels, la mise en place d'un ensemble de mesures pour améliorer la sécurité et diminuer le nombre de tués est certainement nécessaire.

D'après le recueil et l'analyse des données sur les causes d'accidents des poids lourds, les principaux risques sont notamment liés à une vitesse supérieure à celle autorisée.

Les propositions préconisées sont donc :

- l'intensification des contrôles par les forces de l'ordre sur le respect du code de la route (vitesses, charges, etc.) ;
- la modification du système des sanctions, afin de le rendre plus dissuasif en particulier pour les transporteurs routiers, ce qui pourrait se traduire par un recours plus important à l'immobilisation des véhicules ;
- la simplification réglementaire des vitesses ;
- la préparation d'une charte de bonne conduite par la profession grâce à l'association des entreprises et des salariés.

En outre, compte tenu des gênes occasionnées par les poids lourds, notamment le non-respect des distances de sécurité et la difficulté de leur dépassement, des mesures telles que l'extension des interdictions de doubler pourraient permettre de faciliter la cohabitation entre les poids lourds et les véhicules légers.

Chapitre 3

Faciliter la circulation des poids lourds

Si les poids lourds gênent souvent les véhicules légers, il est possible d'observer que tout n'est pas fait pour favoriser un usage confortable de l'infrastructure par les poids lourds. L'objectif est ici d'explorer les mesures d'exploitation qui permettraient de faciliter la circulation des poids lourds sur les différents réseaux.

1. Le stationnement

1.1. Constat

L'augmentation du trafic et l'évolution de la réglementation sociale ont rendu problématique le stationnement des poids lourds sur les grands itinéraires. Le problème du manque de places et de l'insécurité sur les aires a été signalé dès les années 1990 par la profession. Afin de mieux appréhender ces questions, les directeurs de la Direction des transports terrestres, de la Direction des routes et de la Direction de la sécurité et de la circulation routières ont commandé conjointement en juin 1999 une mission sur le stationnement des poids lourds sur les grands axes. Une note d'étape rédigée en septembre 2000 par B. Seligmann, F. Lépingle et B. Desbazeille fait le constat des principaux obstacles à la résolution de ce problème pour les réseaux concédés et non concédés. Ce sont près de 14 000 km de grands axes qui sont concernés par cette étude, dont la moitié sur le réseau non concédé.

Ces difficultés de stationnement génèrent des comportements dangereux qui sont pour l'essentiel des stationnements sur les bretelles d'entrée ou de sortie d'aire, et dans les cas les plus graves sur les bandes d'arrêt d'urgence voisines. Au-delà du problème de la responsabilité administrative de l'État dont la négligence serait sans doute invoquée en cas d'incident grave, il s'agit en priorité de remédier à une situation qui met en péril la sécurité de tous les types d'usagers de la route. Les moyens mobilisés par les différents gestionnaires de réseau ne sont pas

comparables, autant du point de vue financier que réglementaire, c'est pourquoi les situations du réseau concédé et du réseau non concédé sont examinées séparément dans les paragraphes qui suivent.

Les deux types de réseaux, lorsqu'ils ont des caractéristiques autoroutières au sens du type I du « Catalogue des types de routes en milieu interurbain » (circulaire du 9 décembre 1991), doivent respecter les recommandations de l'Instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison (ICTAAL 1). Celle-ci précise notamment les espacements à respecter entre les aires. En ce qui concerne les modalités d'établissement et d'instruction des dossiers techniques, des circulaires différentes s'appliquent pour chaque type de réseaux.

Sur le réseau concédé

Le réseau autoroutier concédé est équipé dès l'origine d'aires de repos et de services. La circulaire du 27 octobre 1987 définit la consistance des études à chaque étape : APS, APA¹ pour les autoroutes neuves et synoptique des aires annexes pour les autoroutes en service.

Pour les autoroutes neuves et sur l'ensemble de la liaison autoroutière, l'implantation des aires ainsi que le nombre de places de stationnement sont définis dans les schémas synoptiques des aires arrêtés par décision ministérielle au stade de l'APS. C'est ensuite, dans l'APA, que le sous-dossier « Aires annexes » décrit pour chacune des aires le potentiel d'accueil des installations projetées, en distinguant les places affectées aux différents types d'usagers, et le programme des services offerts.

En ce qui concerne les autoroutes en service, la programmation des investissements à réaliser s'inscrit dans le cadre des relations contractuelles entre l'État et les sociétés d'autoroutes. Les sociétés concessionnaires constituent des dossiers synoptiques comprenant une description de la situation existante, un diagnostic de l'adéquation de l'offre à la demande et les aménagements à prévoir. Des contrats de plan quinquennaux fixent alors, pour chaque société, des objectifs pluriannuels en termes d'offre de stationnement. La répartition des places à réaliser sur les différentes aires est ensuite arrêtée dans un dossier synoptique modificatif. Celui-ci décrit quantitativement et qualitativement le nombre de places de stationnement offertes et les services disponibles.

Il faut noter que les investissements correspondant à ces opérations, qu'il s'agisse de liaisons nouvelles ou d'autoroutes en service, sont à la charge du concessionnaire. Celui-ci peut dans un second temps demander une participation financière à ses sous-concessionnaires (distributeurs de carburant, restaurateurs, hôteliers, etc.), le concessionnaire autoroutier demeurant l'unique interlocuteur de l'État.

Les besoins en places de stationnement sont inégalement répartis sur le réseau. Il en est de même du rythme de réalisation des aménagements programmés par les sociétés pour remédier aux carences en stationnement sur leurs réseaux respectifs. Toutefois, les projets d'extension ou de réaménagement d'aires sont de plus en plus souvent confrontés à des difficultés foncières ou à des

1 - APS : avant-projet sommaire ; APA : avant-projet autoroutier.

enjeux environnementaux susceptibles de retarder voire d'empêcher certains investissements programmés. Dans ce contexte, l'analyse de l'offre existante et l'estimation des besoins futurs sont primordiales.

Sur le réseau non concédé

La circulaire du 5 mai 1994 définit pour les nouveaux tracés la consistance des études à chaque étape (APSI¹, APS, études de projet) :

- APSI : si le statut de la voie programmée s'y prête, les services aux usagers sont explicités sans être positionnés de façon précise, conformément aux recommandations de l'ICTAAL ;
- APS : un plan synoptique, au sens de la circulaire du 23.08.1978, mise à jour le 21.01.1991, permet de situer les aires de repos et de service prévues dans un département par rapport à celles existantes ou prévues dans les départements limitrophes et indique les interdistances pour les projets conduisant à un statut d'autoroute ou de route express (toujours conformément à l'ICTAAL) ;
- études de projet : les aires de service et de repos figurent sur le plan général. Sont précisés pour chaque aire la nature des services proposés, le nombre de places de stationnement pour chaque catégorie de véhicules, justifiées en fonction des trafics et des interdistances. Pour les aires de service, un bilan économique sommaire permet d'apprécier la part des aménagements et de l'entretien qui pourra être financé par les concessionnaires. Pour les aires de repos, il est fait un bilan des équipements et des surfaces, par nature, à entretenir.

Les investissements sont à la charge de l'État pour les aires de repos et du (ou des) concessionnaire(s) pour les aires de service. En contrepartie, le concessionnaire est exonéré du paiement de la part de la redevance domaniale jusqu'à ce que le cumul des exonérations soit égal au total des dépenses engagées par le concessionnaire pour le compte de l'État (circulaire du 21.01.1991 relative à la concession des aires de service en bordure des autoroutes non concédées, des routes express et des déviations).

Sur le réseau à statut d'autoroute ou de route express existant, il n'existe aucun document, similaire au dossier synoptique pour le réseau concédé, permettant de préparer une éventuelle mise à niveau. Quant aux routes dépourvues de statut, aucun texte n'impose la réalisation d'aires de stationnement lors de leur construction, ou la mise à niveau en cas d'insuffisance de l'offre en stationnement.

La circulaire du 9 décembre 1991 indique qu'une priorité de la politique routière nationale est d'aménager le réseau structurant qui, de par sa fonction, doit répondre aux besoins du trafic de transit. En conséquence, les aménagements retenus doivent offrir un haut niveau de service tant du point de vue de la sécurité que des temps de parcours, de la fluidité, du confort, des services annexes. Il en résulte que tout axe structurant a vocation à être doté d'un statut d'« autoroute »

1 - APSI : avant-projet sommaire d'itinéraire.

ou de « route express », l'ICTAAL définissant alors les interdistances entre les aires de repos et de service à construire.

Théoriquement parlant, la réflexion commence par l'analyse de la demande des usagers, se prolonge par l'analyse de l'offre existante et se termine par des propositions (aires nouvelles, réorganisation d'aires existantes, partenariat avec des initiatives privées, etc.) pour mettre en adéquation les besoins et l'offre.

Cet objectif se heurte à plusieurs difficultés :

- la programmation des aires de repos et de service ne fait pas l'objet d'une attribution financière spécifique ;
- l'analyse de l'offre existante est rendue compliquée par la présence plus ou moins lointaine de places de stationnement au voisinage des itinéraires ; deux enquêtes mentionnées dans le rapport Seligmann ont démontré l'importance de l'offre en stationnement fournie par des opérateurs privés ou des collectivités publiques hors du domaine routier national ;
- le passage des contrats de plan État-région aux contrats de projet État-région a exclu du périmètre de ces plans l'aménagement du réseau routier, et donc la construction des aires de repos ;
- la concurrence accrue et la faible rentabilité estimée des investissements, plus d'autres contraintes liées à la nature même du service, expliquent les difficultés rencontrées pour trouver des concessionnaires aux aires de service nouvellement construites ; sachant en outre que ces concessionnaires, le plus souvent des sociétés pétrolières, assurent le financement des aires de service en application de la circulaire du 21 janvier 1991 ;
- pour les aires de service existantes mais insuffisantes au regard de l'augmentation du trafic, leur extension est théoriquement à la charge du concessionnaire, mais en pratique, cette disposition des contrats est peu souvent mise en œuvre.

1.2. Propositions

Les mesures doivent à la fois viser l'équipement des itinéraires et les conducteurs poids lourds. Il a été demandé aux organisations professionnelles de communiquer :

- les principales zones qui paraissent les plus critiques, les plus sensibles pour une action prioritaire (*top ten*) ;
- les parkings les plus opportuns pour des aménagements, des extensions, des améliorations spécifiques nécessaires...

Les parkings sécurisés, bien que demandés par la profession, ne rencontrent pas le succès escompté. Toutefois, le suivi des deux aires de service ainsi équipées (Vémars sur l'A1 et Communay sur l'A46) et des deux centres routiers installés à proximité immédiate d'échangeurs (Truck Étape à Béziers sur l'A9 et PARK+ à Langres sur l'A31) montre que ces aires sont en phase de croissance.

Sur le réseau concédé

Les dossiers synoptiques pour les itinéraires existants constituent un outil précieux qu'il semble important de conserver et d'améliorer en apportant des précisions d'ordre méthodologique :

- mise au point d'une méthode uniforme pour analyser l'existant sur l'ensemble des itinéraires concédés ;
- mise à jour des prévisions de demande.

Sur l'ensemble des axes sur lesquels sont repérées des difficultés importantes de stationnement, il semble nécessaire d'assurer un suivi renforcé des programmes de construction de nouvelles aires. Enfin, les services hors autoroute (centres routiers) doivent être portés à connaissance des conducteurs poids lourds circulant sur les grands axes ; pour cela la question de la signalisation de ces centres doit être résolue.

Dans les pistes à développer pour répondre aux besoins en stationnement :

- parkings hors autoroute mais à proximité immédiate (cf. *supra*) ;
- mise en place de dispositifs de suivi en temps réel des réserves de capacités sur les aires afin d'informer les chauffeurs sur la localisation des places disponibles sur l'itinéraire.

Un groupe de travail associant des sociétés concessionnaires, la DGR et le SETRA qui doit être mis en place début 2008 aura pour but d'examiner ces éléments et de valider les expériences en cours : stationnement marche arrière (ASF), stationnement sécurisé (ASF, SANEF)¹, centres routiers sécurisés hors autoroute, traitement des voies d'accès pour éviter le stationnement des poids lourds (Cofiroute).

Sur le réseau non concédé

Sur ce réseau, il semble opportun de mettre en place une méthodologie similaire à celle existant sur le concédé :

- Établir des synoptiques :
 - analyser l'existant (quantitatif, qualitatif) ;
 - estimer la demande ;
 - différencier l'offre « public » et « privé » ;
 - définir les aménagements, publics ou privés, pour répondre à la demande.
- Adapter les moyens de financement :
 - intégrer les aires dans les projets d'infrastructures nouvelles ;
 - participer au financement des aires de service concédées ;
 - rechercher des partenariats (collectivités locales, CCI...) ;
 - établir des conventions avec les services extérieurs ;
 - signaler les services extérieurs.

1 - ASF : Autoroutes du sud de la France ; SANEF : Société des autoroutes du nord et de l'est de la France.

L'analyse de l'offre en stationnement existante et des besoins à venir sur le réseau non concédé fait l'objet d'une étude entreprise actuellement par le SETRA avec le concours des CETE.

Recommandations

S'agissant des itinéraires, il est urgent de recenser dans un premier temps l'ensemble des axes dangereux, sur les réseaux concédés et non concédés.

Sur le non-concédé, il semble impératif de lancer au plus tôt un programme de création de places de stationnement dans les zones les plus critiques sur une durée de cinq ans environ, avec les moyens financiers nécessaires pour résorber la situation actuelle (prévoir la création de 250 places supplémentaires annuellement pendant cinq ans). En outre, il serait souhaitable de transposer la méthodologie utilisée pour le réseau concédé (dossiers synoptiques) en cas de constat sur le réseau structurant non concédé d'un besoin de mise à niveau de l'offre en stationnement ; ce qui implique que les choix budgétaires adéquats soient opérés afin d'assurer la faisabilité de cette politique.

Sur le concédé, il faut veiller à ce que le rythme de création de nouvelles places s'accélère. C'est le sens de la demande formulée par le secrétaire d'État chargé des Transports, le 16 novembre 2007.

Pour ce qui est des utilisateurs de ces équipements, l'aménagement de centres de transport sur les principaux nœuds routiers est souhaitable. Les bureaux de fret ayant disparu, la profession souhaite la mise en place d'un ensemble de services (commodités, moyens de communications, restauration, etc.) dans ces centres d'accueil, proches des aires de stationnement.

2. Les épisodes neigeux

2.1. Constat

L'organisation administrative (préfet, département) ne paraissait pas assez efficace lors de ce type d'événement. La circulaire de décembre 2006, en posant une organisation claire et solide, a clarifié les responsabilités (Direction départementale de l'équipement, préfet de zone de défense).

Les organisations professionnelles signalent que les moyens consacrés au déneigement semblent avoir diminué et se plaignent d'une mauvaise gestion de la voirie lors de l'apparition d'événements neigeux. Les conducteurs de poids lourds ne comprennent pas certaines décisions de fermetures d'itinéraires (le principe de précaution leur semble être trop souvent utilisé dans des contextes inadaptés) et regrettent le manque d'information. Le problème de l'arbitrage entre « prévenir trop tôt » ou « prévenir trop tard » est difficile à résoudre (il existe des méthodes plus ou moins actives pour optimiser cet arbitrage, par exemple dans le Bas-Rhin).

Il a été demandé aux organisations professionnelles de communiquer des exemples de situations qui se sont mal déroulées pour mieux comprendre l'origine des difficultés. Le faible nombre de réponses laisse supposer que l'effort d'analyse reste à poursuivre du côté des organisations professionnelles.

2.2. Propositions

- Mener une concertation plus importante avec l'État et l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures lors des prises de décision concernant la fermeture d'itinéraires.
- Favoriser la transmission de l'information entre les gestionnaires de la route et les professionnels notamment en cas d'interruption du trafic... et clarifier les circuits d'information nationaux et locaux de l'État.
- Organiser de manière systématique au niveau des régions ou des zones de défense des réunions de concertation en automne pour informer du dispositif mis en place et au printemps pour réaliser un bilan des actions menées durant la période hivernale et faire des propositions de corrections pour l'année suivante.

Recommandations

Malgré les progrès, des efforts doivent être consentis sur la communication et la concertation avec les professionnels de la route afin de fermer les itinéraires de la manière la plus « ciblée » et la plus efficace possible et rendre ces fermetures acceptables auprès des conducteurs de poids lourds qui sont des « clients » au même titre que les autres conducteurs.

Afin de poursuivre la démarche de qualité enclenchée, il semble indispensable de réunir les différents acteurs de la route en début et en fin de période hivernale pour favoriser les échanges de points de vue et présenter des propositions d'amélioration pour la saison suivante.

Il semble également nécessaire de rappeler aux différents conducteurs qu'il est préférable de s'arrêter au début d'un épisode neigeux plutôt que de poursuivre la route et se mettre en travers d'une autoroute ; cela peut avoir pour conséquence de bloquer pendant de longues heures l'ensemble des usagers.

3. Une campagne d'information pour améliorer l'image et la sécurité des poids lourds

3.1. Constat

Suite aux différentes études entreprises pour connaître l'opinion des Français sur le transport routier de marchandises, il est notamment apparu un décalage entre la perception et la réalité du secteur. Des actions en termes de sécurité ont été menées sans que le public en soit réellement conscient : technologies à bord des véhicules, barre anti-encastrement, limiteur de vitesse, évolution des véhicules, formation des chauffeurs...

Chacune des organisations professionnelles, de même que certains constructeurs comme Renault Trucks, ont tenté de mettre en place des campagnes de communication mais les bénéfices sont demeurés marginaux au regard des investissements nécessaires pour sensibiliser les Français. En effet, le coût des campagnes de communication récurrentes pour gagner quelques points d'image et d'adhésion exige des moyens considérables sur une longue période. Il faudrait mobiliser l'ensemble des acteurs et de leurs ressources pour parvenir à une action efficace.

3.2. Propositions

Une démarche de communication visant à améliorer l'image des poids lourds est envisagée par la profession. Elle doit s'appuyer sur de réelles mesures.

La campagne d'information serait liée au contrat de progrès proposé ci-dessus, c'est-à-dire qu'elle pourrait s'appuyer sur un objectif lisible en termes de sécurité routière (diminution du nombre d'accidents mortels impliquant un poids lourd) et sur la valorisation du secteur du TRM. Il faudrait pour cela réfléchir aux moyens conceptuels nécessaires pour adopter la meilleure stratégie de communication (quels objectifs ? qui finance ? quel contenu ?) et estimer la possibilité de réunir tous les acteurs (l'État pourrait prendre cette initiative).

Les propositions suivantes pourraient ainsi être avancées :

- *organiser une campagne de communication* avec l'ensemble des acteurs : État, partenaires (assureurs, constructeurs, etc.), chargeurs, toutes les organisations professionnelles au niveau national. Cette campagne serait d'autant plus efficace qu'elle serait fondée, illustrée et accompagnée de progrès, qu'elle soutiendrait une dynamique, avec une présentation des actions déjà réalisées mais aussi à venir ;
- *rassembler tous les acteurs* afin de constituer un groupe de réflexion pour préparer la campagne de communication. Celle-ci ne concerne pas que les transporteurs routiers mais aussi les chargeurs (industriels et distributeurs), les constructeurs... Il faut intégrer tous les partenaires et réfléchir sur la stratégie ;
- *mettre en place une stratégie de communication* grâce aux conseils d'un professionnel pour préparer cette campagne ;

- *communiquer sur les démarches, les actions, les progrès réalisés ces cinq dernières années et expliquer les résultats obtenus. Présenter des faits et chiffres du TRM pour tenter de surmonter les idées reçues ;*
- *se projeter, fixer un ou des objectifs chiffrés grâce à la mise en place des « bonnes pratiques » ;*
- *suivre ces actions par des indicateurs.*

4. Le transport de marchandises en ville

4.1. Constat

L'acceptabilité sociale du camion en milieu urbain est difficile car il a toujours été « indésirable » en ville. En effet, *les résidents* rejettent le bruit, la congestion, la pollution, la dangerosité générée par les poids lourds. *Les élus* souhaitent préserver l'image de la ville et la sécurité. *Les techniciens* doivent réfléchir aux solutions de partage de la voirie. *Les commerçants*, les artisans considèrent la présence des poids lourds comme un mal nécessaire...

La problématique de la livraison des marchandises en ville implique la prise en compte de nombreuses contraintes : les logiques du transporteur-livreur, du consommateur-destinataire, des gammes de véhicules, de la gestion de la voirie locale, des réglementations contraignantes, de la localisation des espaces logistiques, du développement du e-commerce. Les objectifs sont multiples et contradictoires : livrer à temps et à la bonne fréquence, limiter le bruit et l'encombrement de la voirie, économiser l'énergie et le coût du transport.

Le problème des derniers kilomètres effectués en zones denses par des véhicules déjà importants semble le plus délicat à résoudre, puisqu'il suppose à la fois des entrepôts de dégroupage bien situés, et de nombreuses zones de stationnement du véhicule correctement situées et protégées (il faut réaffirmer la nécessité d'une amende réellement dissuasive pour les contrevenants). Il faut sans doute, à ce stade, évoquer la possibilité (la nécessité, l'obligation) de limiter l'accès des zones denses (cordon à définir), avec un calendrier à préciser, et en fonction des normes européennes d'émissions (Euro III, Euro IV, Euro V), ce qui « règle » le problème de la pollution, mais pas celui des gaz à effet de serre.

Toutes les organisations professionnelles estiment que c'est un sujet très important compte tenu du prix de revient du dernier kilomètre et des réorganisations nécessaires en amont. Cependant, il n'existe pas à ce jour d'étude d'opinion sur l'acceptabilité sociale des poids lourds en milieu urbain ni d'enquête récente sur la situation du transport de marchandises en ville au niveau national. Mais, compte tenu des enjeux, il paraît nécessaire de faire un bilan des actions déjà réalisées.

L'action « Transport de marchandises en ville » a été lancée en 1993 par la Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques (DRAST) et l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), avec l'appui du Centre d'études des transports urbains (CETUR, devenu CERTU – Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques). Sur la base du constat d'une connaissance quasiment inexistante de l'activité des transports de marchandises en ville, la première action a été de concevoir et de lancer de grandes enquêtes visant à apporter les éléments d'information quantitatifs et qualitatifs sur ce thème entre 1994 et 1996 dans trois grandes villes françaises.

L'un des principaux résultats a été de permettre l'identification des caractéristiques communes à toutes les villes, notamment :

- les véhicules légers sont les plus nombreux ;
- l'impact des véhicules utilitaires légers (VUL) est très important (58 % des véhicules et 57 % des livraisons) ;
- les camions porteurs (28 % des véhicules, 34 % des livraisons) ont un impact fort ;
- les ensembles articulés (13 % des véhicules, 9 % des livraisons) touchent peu les centres-villes ;
- le commerce représente une grande part des livraisons, surtout dans les zones centrales ;
- c'est l'organisation en tournée qui prime (75 % des livraisons) ;
- c'est le tissu économique qui prime sur la géographie de la ville dans la formation des flux de transport (répartition des véhicules, organisation de la logistique urbaine) ;
- néanmoins, il y a d'autant plus de petits véhicules que la ville est dense et peuplée (flotte urbaine spécifique).

Plusieurs axes de recherche et d'études ont été lancés notamment dans le cadre du Programme national marchandises en ville (PREDIT – Programme national de recherche, d'expérimentation et d'innovation dans les transports terrestres). Il en ressort plusieurs éléments de diagnostic en termes de politiques publiques.

■ *Les préoccupations actuelles des villes*

Les collectivités sont surtout intéressées par :

- la sauvegarde et la dynamisation commerciale de leur centre-ville, incluant les problèmes d'accessibilité aux commerces et d'aires de livraisons ;
- les problèmes de congestion occasionnés par la présence des poids lourds en ville ;
- la localisation des zones d'activité (commerciales, industrielles et logistiques).

■ *La prise en compte des marchandises dans les plans de déplacements urbains*

Les orientations de l'action publique en matière de transport de marchandises sont définies dans un document d'action locale qui associe le fret à une approche globale des déplacements, le plan de déplacements urbains (PDU).

Les collectivités ne prennent pas assez en compte les marchandises dans leur globalité et leur complexité, notamment dans leurs projets de PDU. En effet, un certain nombre de difficultés existent :

- les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) manquent de savoir-faire pour ce qui concerne les marchandises, ce qui limite leur capacité de proposition ;
- la population semble parfois plus concernée par les questions relatives aux déplacements des voyageurs que par celles concernant les marchandises.

■ *Le manque de cohérence des diverses politiques publiques menées*

Le transport de marchandises en ville souffre moins du manque d'une politique publique forte, ou spécifique, que du manque de mise en cohérence des politiques publiques existantes qui sont menées à des échelles différentes ; par des institutions différentes à un même niveau ; enfin, au sein de chaque institution, par des services parfois cloisonnés (urbanisme, commerce, circulation, etc.).

■ *Le manque de cohérence dans l'encadrement réglementaire*

Il existe une multitude de réglementations différentes notamment liées à la liberté communale. L'autorité municipale a le pouvoir de décision entre autres sur les arrêtés communaux réglementant la circulation des marchandises. Des décisions non cohérentes peuvent donc être prises entre des communes voisines (voir, par exemple, les seuils applicables pour l'interdiction ponctuelle ou globale de circuler). Se pose également le problème du contrôle de toutes ces réglementations compte tenu de leur complexité.

■ *La concertation entre les différents acteurs est essentielle mais complexe à mettre en place*

D'après notamment l'expérience de la Charte des bonnes pratiques de transport de la Ville de Paris¹, cofinancée par la Ville de Paris et les professionnels, la concertation par des groupes de travail réguliers associant tous les acteurs locaux a été longue et complexe (environ trois années).

4.2. Propositions

Actuellement, les modes d'action utilisés pour gérer le transport de marchandises en ville sont des réglementations contraignantes, des contraintes sur les horaires de livraison, le rejet des activités logistiques en périphérie, un appareil législatif peu utilisé (SRU), peu de contrôles. Cependant, compte tenu du diagnostic présenté, d'autres propositions peuvent être formulées pour améliorer l'acceptabilité

1 - Cette Charte est disponible à l'adresse suivante :

http://www.paris.fr/portail/deplacements/Portal.lut?page_id=7627&document_type_id=4&document_id=26324&portlet_id=17647&multileveldocument_sheet_id=4688.

sociale des poids lourds en milieu urbain. Quel peut être le rôle de l'État sur les livraisons de marchandises en ville et leur acceptabilité sociale ?

Concertation des acteurs et harmonisation des réglementations à la bonne échelle : l'expérience de la Charte de la Ville de Paris

À l'issue d'une concertation longue et complexe (trois ans), le maire de Paris et 46 partenaires professionnels et institutionnels ont signé le 28 juin 2006 une Charte des bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris, cofinancée par la Ville de Paris et les professionnels. Conduite par les autorités locales chargées de la voirie urbaine, cette Charte a abouti à l'établissement de règles de circulation et de stationnement en ville unanimement reconnues par tous les interlocuteurs.

Consciente de la nécessité pour une grande agglomération urbaine d'offrir à ses résidents et ses usagers la possibilité de bénéficier d'une logistique efficace et performante de livraison des marchandises, la Ville de Paris a décidé de mieux organiser et réguler celle-ci. Cette démarche s'est accomplie avec une volonté d'articuler la recherche de l'efficience en poursuivant un objectif « d'urbanité », c'est-à-dire de respect de l'environnement et de la tranquillité des résidents :

- réduction des impacts environnementaux (qualité de l'air par la réduction des émissions polluantes, minimisation des nuisances sonores, etc.) ;
- maîtrise de l'espace public (moindres encombrements) ;
- développement de l'efficacité économique et sociale du secteur des marchandises ;
- installation dans Paris des outils logistiques indispensables à son fonctionnement ;
- renforcement de l'attractivité économique de Paris.

La préfecture de police a accompagné cette démarche. Concernant le contrôle du dispositif « marchandises », elle s'est engagée à veiller, avec toute l'attention nécessaire, au respect des arrêtés municipaux correspondant au contenu de la Charte.

Sept recommandations ont émergé de ce plan d'actions. Leur mise en œuvre vise à adapter le dispositif « marchandises » aux réalités logistiques de la ville de Paris. La Charte de bonnes pratiques est issue de ces recommandations. Elle constitue le chapeau du nouveau dispositif « marchandises » comprenant :

- un règlement marchandise simplifié ;
- un renforcement du statut des aires de livraison ;
- une lecture marchandises des documents d'urbanisme (PLU et PDP¹).

La démarche portée par la Charte est globale :

- en amont, il s'agit de rationaliser l'entrée et la sortie des marchandises en privilégiant la massification et en favorisant les modes de transport durables par le fer ou par le fleuve ;
- en aval, elle porte sur les conditions de diffusion des marchandises dans les quartiers de la capitale avec le développement de l'utilisation de véhicules propres de livraison.

1 - PLU : plan local d'urbanisme ; PDP : plan de déplacements de Paris.

Cette concertation intense entre les différents partenaires concernés a conduit à mettre en place un certain nombre de pratiques qui semblent très positives :

- optimiser les aires de livraison pour la ville de Paris notamment par la création d'aires de stationnement spécialement identifiées, dites professionnelles, réservées aux livraisons situées sur le réseau de couloirs de bus dans un premier temps et progressivement aux autres aires de livraison situées sur la voirie de la ville de Paris ;
- fixer à 30 minutes la limitation des arrêts des véhicules de livraison sur les aires dédiées ;
- minimiser les mouvements de marchandises pour les chargeurs, expéditeurs et destinataires ;
- réaliser un règlement simplifié des marchandises en ville ;
- préserver la vocation logistique des terrains pour la SNCF, RFF et la Ville de Paris ;
- exploiter des véhicules conformes aux normes Euro du calendrier de la Charte pour les transporteurs ;
- améliorer le réseau de distribution d'énergie alternative pour EDF, GDF...
- revaloriser le métier de conducteur-livreur...

La relecture des PDU et la liberté communale

L'autorité municipale a le pouvoir de décision notamment sur les arrêtés communaux réglementant la circulation des marchandises. Comme on l'a vu, des décisions non cohérentes entre des communes voisines ou appartenant à la même zone de distribution peuvent donc être prises, avec des conséquences importantes sur l'organisation des poids lourds en milieu urbain. Il est donc nécessaire d'établir un certain nombre de règles concertées, de bonnes pratiques, à une échelle pertinente pour assurer une harmonisation des réglementations de la voirie et du stationnement des marchandises entre les aires urbaines.

Se pose la question du rôle de l'État dans la livraison des marchandises en ville, notamment à travers les PDU. Les mécanismes de planification prévoient que les PDU portent notamment sur le transport et la livraison des marchandises et que les actes de police de la voirie et du stationnement doivent être rendus compatibles avec leurs dispositions (loi d'orientation des transports intérieurs – LOTI). Il reste toutefois à les faire appliquer, le préfet pouvant agir en cas d'inaction de l'autorité organisatrice chargée de l'élaboration du PDU. Il faudrait sensibiliser les préfets sur ce point.

Compte tenu de ces mécanismes de planification, quelles seraient les possibilités d'actions (notamment le rôle du préfet) vis-à-vis de la liberté communale pour harmoniser les règles d'usage de la voirie et du stationnement des marchandises ? L'État doit-il fixer les objectifs pour assurer un minimum d'harmonisation des pratiques entre les aires urbaines ? Les pouvoirs publics pourraient procéder à un inventaire des situations des grandes aires urbaines soumises à PDU au regard de l'élaboration concertée et de l'harmonisation entre les communes voisines des règles d'usage de la voirie et du stationnement des marchandises, et valoriser les bonnes pratiques des agglomérations les plus avancées dans ce domaine.

Enfin, il faudrait identifier le bon niveau de compétence pour la résolution des problématiques liées à la livraison des marchandises en ville. Une réflexion pourrait être menée sur l'intérêt de créer des autorités organisatrices des transports à l'échelle des grandes aires métropolitaines, à la manière du Syndicat des transports en Île-de-France.

Le parc et les technologies des véhicules

Quelles technologies de véhicules sont les mieux adaptées pour les marchandises en ville ? Quels doivent être leur capacité, leur encombrement, leur motorisation et les énergies utilisées selon les typologies de trafic et leurs évolutions, les poids moyens des livraisons/expéditions, les normes de pollution, les réglementations d'accès (seuils applicables ou surface de l'aire de stationnement autorisée) ? Comment définir le véhicule propre ou une norme de véhicule propre ? Quel suivi du parc de véhicules utilitaires légers et poids lourds (normes Euro, performances, sécurité, etc.) ?

L'État doit-il conserver un pouvoir d'initiative face aux collectivités quand il s'agit de matière normative ? C'est le cas, semble-t-il, en Allemagne pour les dix-neuf plus grandes agglomérations. Les décisions relatives aux types de véhicules à utiliser ne devraient donc pas être de l'initiative des collectivités locales. Dès lors qu'il est dans l'intérêt général des transporteurs de pouvoir utiliser le même véhicule dans des villes différentes, il est du ressort de l'État de chercher à aboutir à une certaine harmonisation sur les règles des transports de marchandises en ville, tout au moins sur le type de véhicules admis dans le centre des agglomérations. C'est une question à régler aux niveaux national et européen pour homogénéiser les initiatives des autorités locales (types de véhicules autorisés, approvisionnement/maintenance/revente des véhicules fonctionnant au gaz naturel, surface de l'aire de stationnement, etc.) et optimiser ainsi le transport.

L'issue de cette concertation se traduirait à la fois :

- par des accords avec les constructeurs et les distributeurs pour la mise sur le marché des véhicules et des systèmes de distribution d'énergie les mieux adaptés ;
- et par des recommandations de l'État aux autorités locales relatives à la réglementation d'accès et de stationnement des marchandises en ville.

Il faut donc une conception, une concertation et une décision communes sur la technologie des véhicules à utiliser, qui assurerait un compromis entre :

- d'une part, l'encombrement de la voirie et l'efficacité des tournées de livraison (par exemple, les 29 m² proposés par la Ville de Paris) ;
- d'autre part, les motorisations et les énergies utilisées (gaz, hybrides, etc.) et les possibilités de développement à grande échelle des technologies de construction, d'entretien et de revente des parcs et de distribution de l'énergie (ce qui dépend également des objectifs fixés en matière de politique énergétique appliquée aux transports).

Les expérimentations et mesures des objectifs liés à l'environnement urbain

Un certain nombre d'expériences innovantes ont été réalisées ou sont en cours en France et à l'étranger mais il n'existe pas d'harmonisation notamment à l'échelle européenne (ce qui peut poser des difficultés aux entreprises de transport qui gèrent une flotte au niveau européen).

Se pose alors plusieurs questions : le partage du financement pour les futures expérimentations notamment par des partenariats public/privé, la création de structures pour soutenir les porteurs de projet et l'adaptation du cadre législatif et réglementaire...

Gestion de la voirie

Il s'agit de redéfinir le partage de voirie entre bus, camions et autres usagers (voies *multi uso* à Barcelone, Lincoln et couloirs de bus à Paris), et d'offrir aux livreurs un accueil plus professionnel (cf. les espaces de livraison de proximité à Bordeaux et Rouen) et des aires de stationnement disponibles.

Localisation des espaces logistiques dans les schémas d'agglomération

Le transport de marchandises en ville suppose des ruptures de charge et donc des plates-formes logistiques implantées le plus près des zones de livraison et des schémas de cohérence logistique et de transport qui facilitent le transfert modal. Or, aujourd'hui, il est très difficile pour les entreprises de transport et de logistique de trouver des réserves foncières disponibles pour implanter leurs plates-formes logistiques. Compte tenu des distances entre la plate-forme logistique et le lieu de livraison, le dernier kilomètre peut être important.

Quel est ici le rôle de l'État ? Doit-il imposer des schémas d'organisation logistique avec les professionnels pour favoriser l'implantation des plates-formes logistiques plus proches des lieux de livraison ? Le problème de la rupture de charge quasi obligatoire a des conséquences sur l'interurbain. Faut-il alors laisser l'initiative aux collectivités locales (mais on voit les limites de l'initiative locale sur les arrêtés communaux...) ou bien à l'État ? C'est un problème majeur car le système de transport et ses possibilités d'évolution sont conditionnés par le dernier kilomètre.

Recommandations

1 - L'expérience de la Charte de la Ville de Paris conduite par les autorités locales chargées de la voirie urbaine en concertation avec l'ensemble des acteurs a permis de réaliser des progrès significatifs pour l'organisation du transport de marchandises dans Paris. L'État devrait inciter l'ensemble des grandes aires urbaines à organiser cette concertation des acteurs à un niveau géographique déterminé, notamment l'agglomération.

2 - L'harmonisation des arrêtés communaux semble souhaitable voire nécessaire, en concertation avec les transporteurs. Les préfets susceptibles d'agir en cas d'inaction de l'autorité organisatrice chargée de l'élaboration du PDU pourraient inciter les collectivités à suivre cette recommandation. Il faudrait donc sensibiliser les préfets sur ce point.

En outre, dans un contexte de décentralisation, l'État, en amont du processus d'élaboration des PDU, pourrait faire un certain nombre de recommandations à l'action publique locale en « délivrant une vision élargie des problématiques posées », c'est-à-dire en repositionnant les intérêts locaux par rapport aux objectifs départementaux, régionaux voire nationaux. Cela faciliterait également la validation par les préfets des PDU. Le rôle de l'État serait plutôt celui de « l'État expert partenaire » qui pourrait être « éclaireur de l'action publique locale » en instaurant et en développant davantage de dialogue avec les collectivités notamment à travers le « porter à connaissance » (PAC). « L'État partenaire » devrait ainsi apporter une assistance à la maîtrise d'ouvrage (sa mise en œuvre, son suivi, etc.) en rassemblant notamment les différents acteurs.

3 - En concertation avec toutes les parties concernées, il conviendrait de mettre en place une instance au niveau national, chargée d'inciter à l'utilisation et/ou de suivre l'évolution des véhicules les plus efficaces ou constituant le meilleur compromis pour le transport de marchandises en ville.

4 - Après une évaluation fiable et comparative des différentes expérimentations par des indicateurs communs, l'État devrait mettre en place et assurer la diffusion des « bonnes pratiques » (jugées comme telles par une instance nationale) en matière de transport de marchandises en ville.

5 - Au sujet de la police du stationnement, ne faudrait-il pas confier à un seul acteur, les AOTU, les compétences en termes de déplacements urbains, d'aires de stationnement (pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds) et de police correspondante ? Il s'agirait également de renforcer le caractère dissuasif des amendes à destination des véhicules garés sur les emplacements réservés aux véhicules de livraison.

6 - Au sujet des localisations logistiques, l'État devrait alerter les autorités locales sur la nécessité de réserver (dans les PLU) et si possible de financer l'aménagement d'espaces logistiques d'éclatement des marchandises, bien situés au cœur de l'agglomération (afin d'optimiser les trajets de livraison) et accessibles sans trop de nuisances par les transports à longue distance en développant le transfert modal

par route, fer et voie d'eau selon les opportunités ; en particulier, la réhabilitation des friches industrielles ou ferroviaires.

7 - L'octroi de véhicules moins émetteurs de gaz à effet de serre pourrait faire l'objet d'une étude particulière du CERTU à partir du retour d'expériences des différents dispositifs déjà mis en œuvre (places de stationnement réservées aux véhicules propres, arrêté d'interdiction de circulation total ou partiel suivant les horaires, etc.) et des possibilités offertes par la différenciation des tarifs des péages urbains.

Conclusion

Il faut envisager l'acceptabilité sociale tant des poids lourds, des chauffeurs routiers que des infrastructures dans un contexte de médiatisation qui joue sur l'affectif, l'émotion voire l'irrationnel.

Le TRM restera probablement prépondérant dans le transport de marchandises en Europe. Il est donc nécessaire de ne pas raisonner uniquement en termes de transfert modal mais d'envisager aussi une évolution permanente de ce mode et de trouver des axes de progrès pour répondre aux principales nuisances et favoriser ainsi une meilleure image et acceptabilité sociale des poids lourds. Il faut donc comprendre les différentes sources de difficultés liées à la présence des poids lourds.

D'après les études qui permettent une connaissance plus précise de l'opinion, les actions prioritaires semblent celles liées à la sécurité et à la gêne des poids lourds. Ainsi, les actions possibles visent essentiellement à favoriser la cohabitation entre les poids lourds et les véhicules légers, à faciliter la circulation des poids lourds et à améliorer le transport de marchandises en ville. Il s'agit notamment de renforcer la sécurité routière, d'une part par un contrôle accru des vitesses sur route et des surcharges et, d'autre part, par l'augmentation des sanctions, en distinguant notamment celles liées aux poids lourds de celles des véhicules légers.

En outre, l'ensemble de la profession pourrait s'engager sur un objectif pluriannuel de réduction du nombre d'accidents mortels impliquant au moins un poids lourd par la mise en place d'une charte de bonne conduite. Celle-ci pourrait inclure les comportements inducteurs de gêne des poids lourds même si des mesures réglementaires sont aussi préconisées.

Pour le transport de marchandises en ville, il est préconisé une meilleure concertation entre l'État et les collectivités locales.

Parallèlement, une démarche de communication visant à améliorer l'image des poids lourds est envisagée par l'ensemble de la profession. Elle serait liée aux objectifs lisibles en termes de sécurité que se fixeraient tous les acteurs

du secteur et ferait la démonstration des progrès réalisés ou à venir. Cela ne pourra se faire que grâce à l'action conjointe de toutes les parties prenantes. L'action collective s'impose donc pour faire évoluer de manière harmonieuse et responsable le TRM.

Les gênes dites insupportables des poids lourds peuvent être réduites par des mesures d'interdiction de dépassement et le respect des interdistances.

L'objectif est également d'explorer des mesures d'exploitation visant à faciliter la circulation des poids lourds sur les différents réseaux. Les propositions sur le stationnement et sur les épisodes neigeux peuvent favoriser la sécurité de l'ensemble des usagers.

Finalement, le contrôle par l'État du respect de la réglementation des vitesses, des surcharges et l'engagement de toute la profession sur les aspects liés à la sécurité et à la gêne des poids lourds sont primordiaux pour une meilleure acceptabilité sociale des poids lourds.

Annexes

Annexe 1 - Composition du groupe Acceptabilité sociale des poids lourds

1. Composition

Président

Jean-Noël Chapulut, ingénieur général des Ponts et Chaussées, ministère des Transports

Rapporteurs

Denise Ravet, chargée de mission, Laboratoire d'économie des transports
Avec le concours de **Matthieu Bereni**, chargé d'études, Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements – SETRA

Membres

Claude Abraham, président de la mission Transports routiers de marchandises
Dominique Auverlot, coordinateur de la mission Transports routiers de marchandises

Luc Baumstark, rapporteur général de la mission Transports routiers de marchandises

Experts

Matthieu Bereni, chargé d'études, Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements – SETRA

Lionel Bichot, Direction de la sécurité et de la circulation routières – DSCR

Jean-Didier Blanchet, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées

Olivier Paul-Dubois-Taine, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées

Michel Fève, président du Conseil économique et social de la région Île-de-France – CESRIF

Lionel Fortin, Direction générale des routes

MM. Gaudet et Herard, Police nationale

Samy-Marc Saadia, ancien chef de l'Inspection générale de la main-d'œuvre et des transports

Collège des administrations

Jean-Jacques Becker, sous-directeur, ministère des Transports – DAEI/SES

Pascale Buch, sous-directrice, ministère de l'Équipement – DTMRF

Loïc Charbonnier, sous-directeur des transports routiers, ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables – DGMT – DTMRF

Philippe Maler, adjoint au directeur, ministère de l'Équipement – DTMRF

Jean-Marie Saunier, sous-directeur, ministère des Transports – DAEI/SES

2. Personnalités auditionnées

François Branche, co-président, Fédération nationale des transports routiers – FNTR

Philippe de Clermont-Tonnerre, chargé de mission, Stars Service

Laetitia Dablanc, chercheuse, Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité – INRETS

Jean-Paul Deneuille, délégué général, FNTR

Jean Depraeter, directeur général adjoint, Geodis

Alain Fauqueur, co-président, Transport et logistique de France – TLF

Jean-Philippe Fouquet, sociologue, université François-Rabelais, Tours

Patrick Hamelin, sociologue, INRETS

Stéphane Levesque, en charge des routes européennes et transports alternatifs, TLF

Patrick Martin, directeur des affaires publiques Europe, UPS

Gilles Mathélié-Guinlet, secrétaire national, Organisation des transports routiers européens – OTRE

Jean-Pierre Morlin, président, OTRE

Danièle Patier, chercheuse, LET

Catherine Pons, présidente, Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles – UNOSTRA

Marc Raffenne, sociologue, université d'Evry

Jean-François Revah, sociologue, Transformation, Bernard Bruhnes Consultants

Christophe Ripert, Direction de la voirie et des déplacements, Mairie de Paris

Jean-Louis Routhier, chercheur, LET, ZA

Claude Samson, directeur général, filiale logistique, groupe Monoprix

François de Sars, directeur général IPSOS Lyon

Daniel Sudour, directeur des relations extérieures, Renault Trucks

Jean-Louis Verdière, vice-président, UNOSTRA

Patrick Vermot-Desroches, co-président, FNTR

Annexe 2 - Synthèse de l'étude réalisée par le CREDOC sur l'image des poids lourds (octobre 2005)

La politique des transports dans notre pays connaît ces derniers temps quelques épisodes marquants, qui s'accompagnent parfois de débats houleux¹. Citons, parmi les plus récents, la création de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), la cession des parts que détient l'État dans trois sociétés d'autoroutes, ou encore, suite à la loi de décentralisation, le transfert de la gestion d'une partie des routes nationales vers les départements...

Dans ce contexte, la Direction des routes a souhaité, grâce à l'enquête *Conditions de vie et Aspirations des Français* mettre en place une série d'indicateurs pour prendre régulièrement le pouls de l'opinion sur les problématiques liées au réseau routier. Elle a également choisi d'interroger les Français sur les gênes éventuelles liées aux poids lourds, tout en sachant que l'actualité n'était pas en reste sur le sujet (avec le procès de la tragédie du Mont-Blanc et la survenue d'incidents sous le tunnel du Fréjus).

Six enseignements principaux se dégagent de cette étude.

1. L'automobile fait partie intégrante de la vie des Français

Huit personnes sur dix sont titulaires du permis de conduire et **76 % ont effectivement conduit au cours des douze derniers mois**. Le pourcentage de conducteurs, très stable depuis une dizaine d'années, varie sensiblement entre catégories : entre hommes (85 %) et femmes (70 %), entre diplômés du supérieur (90 %) et non diplômés (57 %), entre titulaires des plus hauts revenus (93 %) et des plus bas (55 %).

La possession du permis poids lourd est, évidemment, moins répandue, mais 8 % de la population, tout de même, en est titulaire. Ce sont les hommes de plus de 40 ans les plus concernés (20 %).

1 - Note méthodologique du CREDOC : « Cette note de synthèse est extraite d'un rapport réalisé pour la Direction des routes (ministère de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer) et élaborée à partir de données issues de l'enquête *Conditions de vie et Aspirations des Français* du CREDOC. Le terrain de l'enquête a été réalisé en juin 2005, en face à face, auprès d'un échantillon de 2 007 personnes, représentatives de la population âgée de 18 ans et plus, sélectionnées selon la méthode des quotas. Ces quotas (région, taille d'agglomération, âge-sexe, PCS) ont été calculés d'après le dernier recensement général de population. Afin d'assurer la représentativité par rapport à la population nationale, un redressement final a été effectué ».

Par ailleurs, les Français réalisent en moyenne, chaque année, **environ quatre voyages à plus de 100 kilomètres de leur domicile**, même si, là encore, le comportement de nos concitoyens est extrêmement variable. Il reste que la place de la voiture est prépondérante dans les déplacements : si, en moyenne, les possesseurs de voiture sont partis à cinq reprises dans l'année (à plus de 100 km de leur domicile), ceux qui n'ont pas conduit ou n'ont pas le permis ont dû se contenter de deux départs annuels seulement.

Avez-vous conduit personnellement au cours des douze derniers mois ?

Oui	76
N'a pas conduit, mais a le permis	5
N'a pas le permis	19
Ensemble	100

Source : CREDOC, enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, juin 2005

2. Les Français se montrent globalement très satisfaits de la qualité des services offerts sur les différents axes routiers

■ **Les grandes routes nationales** recueillent de 72 % à 74 % de satisfaction en ce qui concerne la propreté, l'entretien, les aires de repos et stations-services, l'information à l'utilisateur, la sécurité. Les conditions de circulation en hiver ne satisfont « que » 64 % des répondants ; mais ce réseau pêche surtout, aux dires de 49 % des enquêtés, sur un point : les possibilités offertes de stationnement.

Quelques groupes se montrent systématiquement plus élogieux vis-à-vis des services offerts sur les grandes routes nationales. Citons, par exemple, les cadres supérieurs, les retraités et les étudiants. D'autres sont relativement moins convaincus (ouvriers et employés, habitants des agglomérations moyennes), sans pour autant remettre en cause l'impression largement dominante de satisfaction.

Êtes-vous satisfait des services suivants sur les grandes routes nationales ?

(en pourcentage)

Réponses classées par ordre décroissant de satisfaction	Satisfait	Insatisfait	Total (y.c. nsp)
Propreté de la route et de ses accotements	74	25	100
Entretien des chaussées	72	27	100
Aires de repos ou stations-services	72	26	100
Information à l'utilisateur	72	26	100
Sécurité	72	27	100
Conditions de circulation en hiver	64	34	100
Possibilités de stationnement	50	49	100

Source : CREDOC, enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, juin 2005

■ **Le réseau des autoroutes gratuites** est mieux noté : tous les critères étudiés reçoivent au moins 74 % de suffrages favorables. L'entretien (86 %), la propreté et la sécurité (85 %), l'information (82 %), les aires de repos et stations-services (80 %) caracolent en tête. Les conditions de circulation en hiver (76 %) et les possibilités de stationnement (74 %) sont aussi très bien perçues.

Ce sont les cadres supérieurs qui, à nouveau, sont les plus élogieux. La critique – toute relative – est davantage portée par des catégories qui conduisent peu et qui, vraisemblablement, sont peu familiarisées avec ce type d'infrastructures (non diplômés, non titulaires du permis de conduire, femmes au foyer).

Êtes-vous satisfait des services suivants sur les autoroutes gratuites ?

(en pourcentage)

Réponses classées par ordre décroissant de satisfaction	Satisfait	Insatisfait	Total (y.c. nsp)
Entretien des chaussées	86	11	100
Propreté de la route et de ses accotements	85	11	100
Sécurité	85	11	100
Information à l'utilisateur	82	14	100
Aires de repos ou stations-services	80	16	100
Conditions de circulation en hiver	76	19	100
Possibilités de stationnement	74	22	100

Source : CREDOC, enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, juin 2005

■ Enfin, **les louanges portées sur les autoroutes à péage** sont plus nombreuses encore puisque pour cinq des critères étudiés (entretien, propreté, aires de repos, sécurité et information), la satisfaction ressentie touche environ neuf personnes sur dix (89 % à 91 % exactement). Ce sont les services « payants » tels la distribution des carburants (67 %) et la restauration (66 %) qui sont les moins satisfaisants, ainsi que les sanitaires (62 %). Les cadres supérieurs sont, à nouveau, les premiers à louer les services offerts.

Êtes-vous satisfait des services suivants sur les autoroutes à péage ?

(en pourcentage)

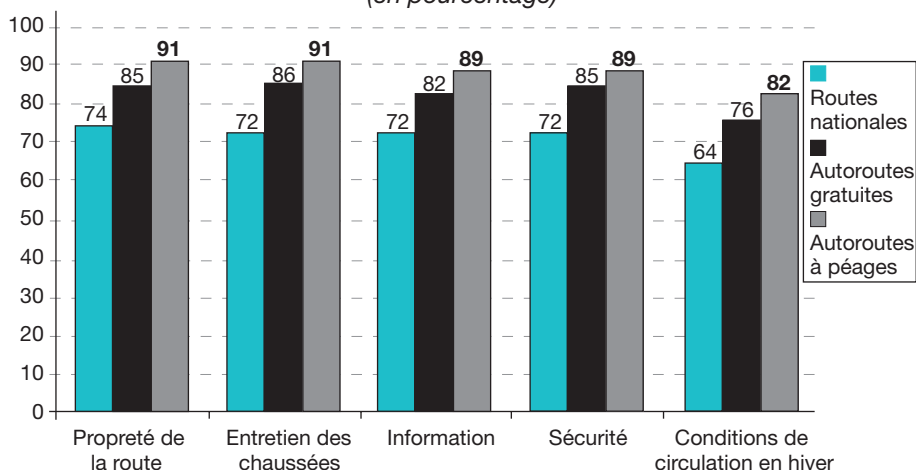
Réponses classées par ordre décroissant de satisfaction	Satisfait	Insatisfait	Total (y.c. nsp)
Entretien des chaussées	91	6	100
Propreté de la route et de ses accotements	91	6	100
Aires de repos	90	7	100
Sécurité	89	8	100
Information à l'utilisateur	89	8	100
Conditions de circulation en hiver	82	14	100
Distribution des carburants	67	29	100
Restauration	66	28	100
Sanitaires, toilettes	62	35	100

Source : CREDOC, enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, juin 2005

L'analyse menée sur les indicateurs de satisfaction communs aux trois types d'axes permet en tout cas de constater que **les autoroutes à péage génèrent plus de contentement que leurs rivales** (+ 4 à + 7 points de satisfaction par

rapport aux autoroutes gratuites ; + 17 à + 19 points par rapport aux grandes routes nationales). D'ailleurs, jamais (c'est-à-dire dans aucun groupe) cette hiérarchie entre les différents axes routiers n'est remise en cause : les autoroutes à péage sont toujours mieux notées que les autoroutes gratuites qui, elles-mêmes, sont toujours mieux évaluées que les grandes routes nationales.

Graphique n° 149
Les différents taux de satisfaction déclarés
 (en pourcentage)



Source : CREDOC, enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, juin 2005

En tout état de cause, le réseau constitué des grandes routes nationales et des autoroutes gratuites (hors autoroutes payantes) convient au plus grand nombre : 75 % des enquêtés estiment que ce réseau assure une bonne couverture du territoire et 68 % y apprécient la fluidité du trafic.

Le réseau français des autoroutes gratuites et des grandes routes nationales (hors autoroutes payantes) répond-il, globalement, à vos attentes...

...en matière de couverture du territoire, pour bien desservir vos destinations ?
 (en pourcentage)

Oui	75
Non	24
Ne sait pas	2

...en matière de fluidité du trafic ?
 (en pourcentage)

Oui	87
Non	12
Ne sait pas	1

Source : CREDOC, enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, juin 2005

Au total, 57 % des Français affirment que le réseau national des grandes routes gratuites offre à la fois une bonne desserte du territoire et un trafic fluide. C'est

dire le relatif contentement de la population sur ce sujet, avec un point « noir » cependant : 45 % des Franciliens critiquent la fluidité du trafic.

3. La présence des poids lourds dans la circulation n'est pas particulièrement bien perçue

Près de huit Français sur dix estiment que les poids lourds sont dangereux (39 % « très » dangereux et 39 % « assez » dangereux). Les non-conducteurs font preuve ici d'une sévérité plus forte (85 % parlent de dangerosité) que les automobilistes (77 %) ou les titulaires du permis poids lourd (64 %). Peut-être ces résultats tiennent-ils en partie au contexte particulier du printemps 2005 (procès de la tragédie du Mont-Blanc, accident dans le tunnel de Fréjus), qui a pu « gonfler » conjoncturellement l'ampleur du mécontentement à l'égard des camions.

Toujours est-il que partout, on reconnaît en majorité la dangerosité de ces véhicules. Celle-ci est encore plus évoquée par les femmes, les personnes âgées et les catégories favorisées.

En tout état de cause, cette dangerosité influe sur certains des jugements portés sur les axes routiers : se plaindre de l'insécurité sur le réseau routier et de l'absence de fluidité du trafic n'est pas sans rapport avec la présence des poids lourds.

D'une façon générale, les poids lourds vous semblent-ils dangereux ?

(en pourcentage)

Oui, très dangereux	39
Oui, assez dangereux	39
Non, pas trop dangereux	16
Non, pas du tout dangereux	5
<i>Ne sait pas</i>	-
Ensemble	100

Source : CREDOC, enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, juin 2005

4. Une gêne davantage ressentie sur les petites routes

La gêne imputée aux poids lourds est inversement proportionnelle à la taille des axes empruntés : 30 % des enquêtés estiment que la présence de poids lourds sur les petites routes départementales constitue une « gêne insupportable », contre 15 % sur les grandes routes nationales et 13 % sur les autoroutes. Les Français redoutent donc particulièrement les poids lourds sur les petites voies départementales, et sont relativement plus confiants sur autoroutes. Il est vrai que les risques rencontrés sur les petites routes sont légers : sinuosité et étroitesse

des voies, difficultés de dépassement... Ce sont les non-conducteurs qui se déclarent les plus préoccupés. Mais si les titulaires du permis poids lourd sont moins sévères, il faut bien constater que 40 % d'entre eux se disent eux-mêmes gênés par les camions sur les axes non autoroutiers.

Dans chacun des cas suivants, la présence de poids lourds dans la circulation provoque-t-elle, selon vous, une gêne insupportable, une gêne importante, une gêne peu importante ou pas de gêne du tout ? (en pourcentage)

	Routes départementales	Routes nationales	Autoroutes
Gêne insupportable	30	15	13
Gêne importante	51	49	27
Sous-total « Gêne significative »	81	64	40
Gêne peu importante	16	29	36
Gêne pas du tout importante	3	6	23
Sous-total « Absence de gêne significative »	19	35	59
Ne les utilise pas	0	1	1
Ensemble (y.c. nsp)	100	100	100

Source : CREDOC, Enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, juin 2005

5. La pluie et le brouillard sont les facteurs les plus aggravants

Les événements météorologiques, comme la pluie (27 %) ou le brouillard (23 %), arrivent en tête des facteurs aggravants des désagréments causés par la présence de poids lourds. Sont ensuite évoquées l'étroitesse des voies de circulation (20 %) et la densité de la circulation (16 %). Ce sont surtout les personnes de plus de 40 ans qui se déclarent perturbées par les conditions météorologiques. Les jeunes sont, quant à eux, relativement plus sensibles à l'étroitesse des routes et à la densité de la circulation quand il s'agit de cohabiter avec les poids lourds.

Parmi tous les facteurs suivants, quels sont, dans l'ordre, les deux qui, à votre avis, aggravent le plus la gêne occasionnée par la présence de poids lourds ? (en pourcentage)

Réponses classées par ordre décroissant de la première colonne	1 ^{re} réponse	2 ^e réponse	Total
La pluie	27	22	49
Le brouillard	23	19	42
L'étroitesse des voies de circulation	20	17	37
Une circulation très chargée	16	20	36
La nuit	9	7	16
La sinuosité de la route	3	10	13
Aucun de ces facteurs	2	4	6
Ne sait pas	-	1	1

Source : CREDOC, enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, juin 2005

6. Les comportements à risque pointés du doigt

En fait, ce sont les comportements à risque des poids lourds qui sont montrés du doigt : le non-respect des distances de sécurité (43 %), la vitesse excessive de certains poids lourds (43 %) et l'utilisation de la file de gauche de l'autoroute (42 %) constituent, pour l'opinion, des gênes « insupportables ». Toutes les catégories sociodémographiques placent ces trois facteurs en tête des désagréments provoqués par la présence des camions. Les difficultés de dépassement sur les routes départementales et nationales sont à peine mieux supportées (elles génèrent 35 % de gênes dites « insupportables »). Arrivent ensuite des inconvénients jugés plus secondaires : le manque de visibilité lié au gabarit des poids lourds, la différence de taille entre véhicules lourds et légers, l'idée que les camions ne voient pas les voitures sont des gênes qui ne recueillent jamais plus de 26 % des suffrages, de même que les difficultés de dépassement sur les autoroutes.

Quoi qu'il en soit, pour l'opinion, ce sont surtout les comportements humains qui sont en cause dans les reproches formulés à l'égard des poids lourds, plus en tout cas que les facteurs liés au gabarit des véhicules concernés.

Voici différentes gênes occasionnées par la présence de poids lourds dans la circulation sur routes ou autoroutes. Dites-moi, pour chacune d'entre elles, si elle constitue, selon vous, une gêne importante ou pas lorsque vous roulez ?

(en pourcentage)

Modalités classées par ordre décroissant de la première colonne	La présence de poids lourds provoque :				Total (y.c. nsp)
	Une gêne insupportable	Une gêne importante	Une gêne pas trop importante	Pas de gêne du tout	
Le non-respect des distances entre les poids lourds	43	44	9	3	100
La vitesse excessive de certains poids lourds	43	40	12	5	100
L'utilisation de la file de gauche des autoroutes par les poids lourds	42	40	12	5	100
La difficulté de dépassement des poids lourds sur les routes départementales ou nationales	35	52	9	2	100
Le manque de visibilité lié à la présence de poids lourds	26	58	12	4	100
Le sentiment que les poids lourds ne « voient » pas les véhicules légers	23	45	21	10	100
La difficulté de dépassement des poids lourds sur les autoroutes	22	38	26	14	100
La différence de taille entre les poids lourds et les véhicules légers	18	47	25	9	100

Source : CREDOC, enquête Conditions de vie et Aspirations des Français, juin 2005

Finalement, dans l'idéal, 45 % des Français aimeraient que des voies de circulation soient réservées aux poids lourds. Cette volonté de « segmentation » est avant tout motivée par la crainte : puisque les poids lourds sont dangereux, autant leur réserver des voies dédiées ! Le plus frappant est que cette attente l'emporte dans tous les groupes socio-démographiques sans aucune exception, et ce aussi bien chez les conducteurs que chez les non-conducteurs, chez les titulaires du permis poids lourd, comme chez les individus qui trouvent les camions « très dangereux ».

David Alibert – Patricia Croutte – Georges Hatchuel

Annexe 3 - Analyse statistique de l'insécurité routière

Avec une croissance sensiblement plus forte du trafic poids lourds (PL) par rapport au trafic des autres véhicules entre 1990 et 2006, la part représentée par les PL dans la circulation totale en France est passée de 5,9 % à 6,4 %. Cette croissance s'explique par les croissances simultanées des trafics PL français et étrangers. Avec une distance totale parcourue par les PL étrangers passée de 3,1 à 8,1 milliards de véhicules-kilomètres entre 1990 et 2006, leur part dans le trafic PL en France s'est considérablement accrue (passant de 12,1 % en 1990 à 22,9 % en 2006).

Tableau n° 40
Statistiques de l'accidentologie PL en France métropolitaine

		Accidents corporels	Dont mortels	Dont graves	Tués	Total blessés
2006	Tous accidents	80 309	4 326	36 828	4 709	102 125
	Accidents impliquant au moins un PL	4 813	608	2 756	685	6 044
2005	Tous accidents	84 525	4 857	37 240	5 318	108 076
	Accidents impliquant au moins un PL	4 410	651	2 330	740	5 408
2004	Tous accidents	85 390	4 766	19 480	5 593	108 368
	Accidents impliquant au moins un PL	4 212	628	1 484	744	4 949
2003	Tous accidents	90 220	5 168	21 187	6 126	115 534
	Accidents impliquant au moins un PL	4 472	639	1 557	770	5 307

Source : ONISR, fichier des accidents

Les données de l'accidentologie permettent de calculer la part des accidents impliquant au moins un PL parmi l'ensemble des accidents se produisant chaque année. Mises en regard des distances parcourues annuellement par les PL, ces données permettent de réaliser plusieurs constats.

Alors que le trafic PL est proportionnellement resté stable entre 2003 et 2006, le nombre d'accidents impliquant au moins un PL a significativement augmenté durant ces quatre années. En 2003, les PL formaient une catégorie sous-représentée vis-à-vis des accidents non mortels et des blessés, au regard de leur part dans la circulation. Ce constat n'est plus valable en 2006 où le niveau d'implication des PL dans les accidents corporels (6,0 %) correspond approximativement à leur participation dans le trafic total (6,4 %).

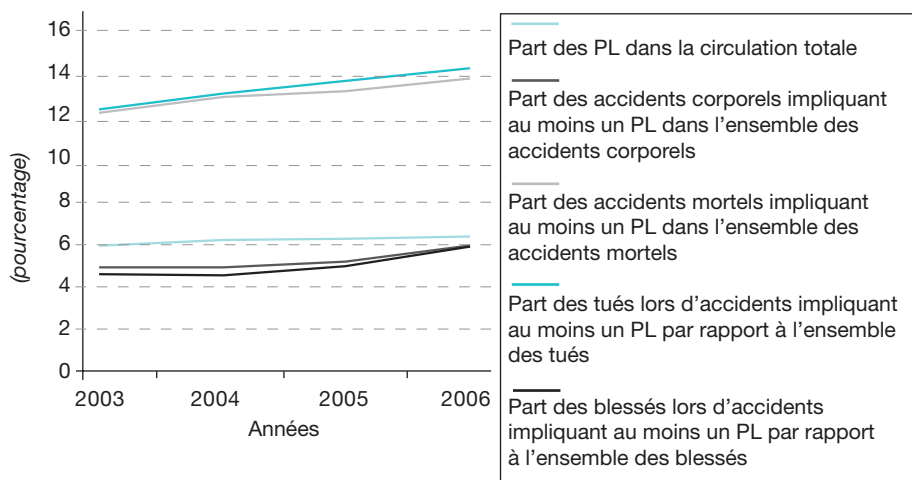
À l'opposé, les PL formaient déjà une catégorie surreprésentée dans les accidents mortels et les tués liés à l'insécurité routière ; leur implication étant statistiquement trop importante dans ces accidents au regard de leur part dans le trafic total. Ce constat s'est accru au fil des années.

En 2006, les poids lourds, qui ont représenté 6,4 % des véhicules-kilomètres parcourus, ont été impliqués dans :

- 6,0 % des accidents corporels ;
- 14,1 % des accidents mortels.

Ces données confirment que les accidents ne touchent pas davantage les poids lourds que les autres véhicules. En revanche, leur surreprésentation dans les accidents mortels confirme le caractère aggravant lié à la présence d'un poids lourd dans un accident. La masse, la raideur et l'architecture du véhicule expliquent la gravité des accidents impliquant au moins un PL.

Graphique n° 150
Évolution de l'implication des PL dans l'accidentologie



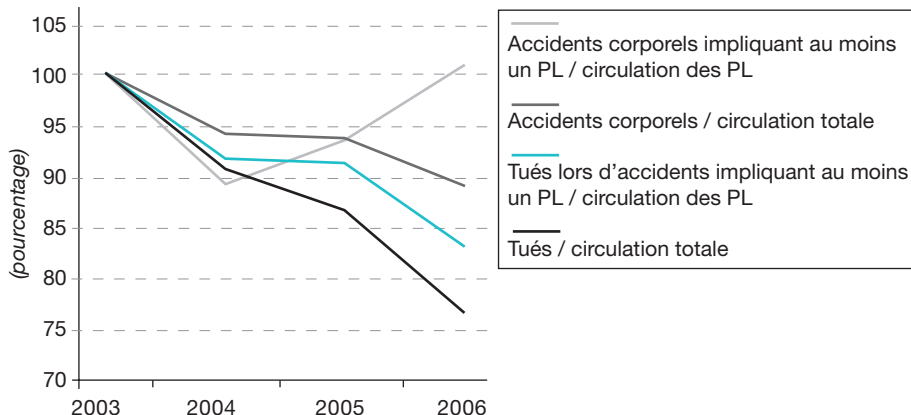
Source : ONISR, fichier des accidents

Les données de l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR) pour la période 2003-2006 indiquent que le nombre de tués à 30 jours pour l'ensemble des usagers est globalement passé de 6 126 à 4 709, ce qui représente une baisse de 23,1 % des tués. Durant la même période, le nombre de tués dans les accidents impliquant au moins un PL est passé de 770 à 685, ce qui représente cette fois une baisse de 11 %.

Toutefois, cette moindre diminution doit être nuancée grâce à l'examen des évolutions respectives des trafics PL et VL, la circulation totale en France ayant augmenté, aussi bien pour les VL que les PL.

Afin de comparer l'évolution de l'accidentologie générale à l'accidentologie liée à la circulation des PL, les accidents ou victimes sont rapportés respectivement au trafic global ou au trafic PL. L'année 2003 sert de référence.

Graphique n° 151
Évolution de l'accidentologie rapportée à l'évolution des trafics
(base 100 en 2003)



Source : ONISR, fichier des accidents

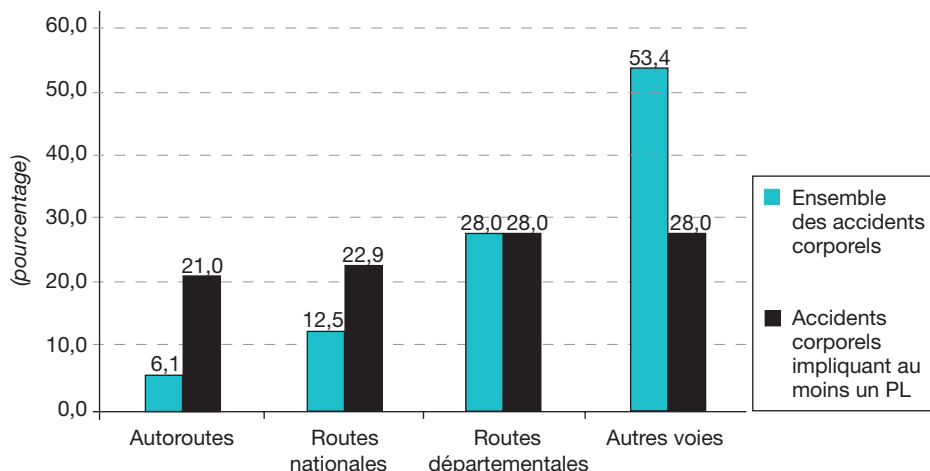
Se dégagent du graphique deux tendances principales :

- l'accidentologie pour l'ensemble du pays évolue favorablement depuis 2003 (baisse de 22,9 % pour les tués et de 10,8 % pour les accidents corporels) ;
- la situation est plus contrastée pour l'accidentologie impliquant au moins un PL. Rapporté à l'évolution du trafic PL, le nombre de tués dans des accidents impliquant au moins un PL a diminué de 16,5 % alors que dans le même temps, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un PL est resté stable (+ 0,9 %).

Les données de l'année 2004, comparées à celles de l'année 2003, soulignent l'effet du contrôle automatisé sur l'accidentologie de manière générale. Bien que les PL ne constituent pas la « cible » naturelle du contrôle automatisé, il est raisonnable de penser que la diminution de la vitesse des VL a contribué à la diminution relative du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un PL (ce n'est pas la seule raison invocable : on peut penser à l'augmentation dans le parc de la part des véhicules équipés de limiteurs de vitesses). Cependant, ces données soulèvent la question des causes du retour à l'augmentation du nombre d'accidents corporels impliquant au moins un PL depuis 2004.

Graphique n° 152

Répartition des accidents corporels par catégorie de routes



Source : ONISR, fichier des accidents 2005

Les données du fichier des accidents montrent que les accidents corporels impliquant au moins un PL ont principalement lieu sur le réseau secondaire. 56 % de ces accidents sont observés sur les routes départementales et les autres voies (des routes communales pour l'essentiel). Cependant, comparées aux données générales de l'accidentologie, ces données montrent que les accidents impliquant des PL sont proportionnellement plus nombreux sur le réseau national (autoroutes et routes nationales), ce qui trouve son explication dans l'usage des différents réseaux par le trafic PL.

Alors que, dans l'ensemble, la circulation se fait en majorité sur le réseau départemental et local, le trafic PL a principalement lieu sur le réseau national. L'édition 2005 des Comptes des transports souligne le manque d'information sur la répartition du trafic PL par catégorie de réseau. Les ordres de grandeur couramment utilisés sont les suivants : 48 % du trafic PL sur le réseau autoroutier concédé, 30 % sur le réseau autoroutier non concédé et les routes nationales, et 22 % sur les routes départementales et les autres voies.

Avec 22 % des distances parcourues par les PL et 56 % des accidents corporels impliquant au moins un PL, le réseau secondaire concentre les principales difficultés pour l'accidentologie PL.

L'étude sectorielle sur les poids lourds et la sécurité routière en France en 2005 s'intéresse à la question de la responsabilité des conducteurs de PL dans les accidents et conclut que « les conducteurs de poids lourds sont moins souvent responsables et moins souvent alcoolisés que l'ensemble des conducteurs ». De plus, « dans les accidents corporels à deux véhicules sans piéton, les conducteurs de poids lourds sont responsables dans 35 % des cas et non responsables dans 50 % des cas ».

Conclusion

Le niveau d'implication des PL dans les accidents corporels (6,0 %) correspond approximativement à leur participation dans le trafic total (6,4%). En revanche, ces accidents sont beaucoup plus graves (les PL sont impliqués dans 14,1 % des accidents mortels en 2006) essentiellement du fait de leurs caractéristiques techniques.

En outre, la décroissance du nombre de tués sur les routes entre 2003 et 2007 est un peu moins forte pour les accidents impliquant des PL (11 %) que pour l'ensemble des accidents (23 %).

Rapporté aux évolutions des circulations, le nombre de tués dans les accidents impliquant au moins un PL a diminué moins fortement que les autres accidents et le nombre d'accidents impliquant au moins un PL n'a pas diminué depuis 2003. Ces données prouvent cependant que la gravité des accidents impliquant au moins un PL a diminué.

Annexe 4 - Études réalisées pour identifier les causes d'accidents

1. Rapport de la DRAST (Guyot)

Ce rapport de mai 2002 sur les gisements de sécurité routière fait suite à une demande de la Délégation interministérielle à la sécurité routière (DISR) et la Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques (DRAST) sur des propositions pour améliorer la sécurité routière. Pendant une année complète, plusieurs experts ont identifié les principaux gisements de sécurité routière correspondant au contexte réglementaire et technique de cette période. Le rapport aborde peu les problèmes de sécurité routière spécifiques aux conducteurs de poids lourds, à l'exception des problèmes d'hypovigilance et d'aptitude à la conduite. Les passages les plus intéressants pour notre sujet sont reproduits ci-après :

Pages 65-66 :

2. Connaissance et prévention

Il faut associer à un effort de recherche et d'expérimentation une action d'information et de prévention.

a. Un effort de recherche et d'expérimentation

- Un important effort est indispensable pour progresser dans la connaissance :
 - des facteurs de troubles de la vigilance, dans le cadre d'études épidémiologiques,
 - des manifestations de ceux-ci dans la conduite automobile,
 - de leur évaluation en accident.
- La connaissance médicale des facteurs de troubles de la vigilance :
 - le syndrome d'apnée du sommeil pourrait être étudié dans le secteur du transport routier à partir d'actions de dépistage. Une étude américaine estime que 40 % des chauffeurs routiers en souffriraient. Or cette pathologie se soigne aujourd'hui efficacement ;
 - les effets des médicaments sur l'aptitude à la conduite : on pourrait ajouter aux études à produire par les laboratoires pharmaceutiques, à l'appui de la demande d'autorisation de mise sur le marché de nouveaux médicaments, une étude de simulation des effets sur la conduite pour les psychotropes, hypnotiques ou anxiolytiques les plus forts.

- Les manifestations d'hypovigilance dans la conduite :
 - les études épidémiologiques sur l'imprégnation alcoolique générale sont aujourd'hui anciennes. Elles ont besoin d'être réactualisées et complétées, en particulier en situations d'accident ;
 - développer en France les tests comportementaux, déjà réalisés par les forces de l'ordre à l'étranger, pour détecter les ivresses non alcooliques et en analyser les facteurs ;
 - élargir les études expérimentales sur les processus d'hypovigilance, qui utilisent la simulation, aux effets de différents produits sur la conduite.
- L'évaluation en accident :
 - l'entrée en vigueur de la loi sur le dépistage des substances psycho actives illicites lors d'accidents mortels, qui est accompagnée du lancement d'une étude de santé publique, doit l'être aussi d'études détaillées d'accidents permettant de préciser le processus de ces derniers.

b. Amplifier l'effort d'information en direction des consommateurs et du corps médical

- Pour aller au-delà d'une simple phrase d'avertissement standard figurant sur la notice d'emploi des médicaments et du pictogramme, et compte tenu du nombre important des conducteurs concernés, les actions en direction du public sur les effets des médicaments et les signes prémonitoires d'une modification de la vigilance devraient être amplifiées.
- Les professionnels de la santé ont aussi un rôle à jouer dans l'information et la prévention. La connaissance individualisée qu'ils ont des patients doit leur permettre de les conseiller. Mais leur connaissance des questions de sécurité routière est en moyenne très insuffisante car aucune initiation ne leur a été dispensée à l'occasion de leurs études médicales. Si l'on veut les voir jouer un rôle préventif réel auprès de leurs patients en matière de sécurité routière, cette carence doit être comblée. Cette action relève des pouvoirs publics. Or peu d'initiatives sont prises dans ce sens.

c. Renforcer la surveillance médicale des conducteurs professionnels

La loi sur la médecine du travail dans les transports (loi du 15 mars 1955), qui a étendu aux entreprises de transport la médecine du travail (loi de 1946) avait prévu un décret spécifique à chaque mode de transport. Or, aujourd'hui encore, l'activité de conduite professionnelle des véhicules lourds n'est pas soumise aux textes prévoyant une surveillance médicale particulière. L'arrêté du 31 juillet 1961 créant la commission consultative médicale pour l'application de la médecine du travail dans les transports publics n'a pas été pris en compte. La mise en place de cette commission permettrait de suivre régulièrement la situation dans les PME du transport, qui emploient en majorité moins de 50 salariés. Les troubles de la vigilance constituent un gisement à la fois important et de long terme. Le caractère multi-causal des accidents ne fait pas ressortir le rôle de la vigilance, impossible à observer et mesurer de façon simple. Mais ces troubles constituent de façon certaine un facteur fortement multiplicatif du risque d'accident et de sa gravité.

On ne peut faire l'impasse sur leur traitement même si on ne peut pas espérer des progrès dans le très court terme. Ce gisement est en outre très significatif de la grave insuffisance d'intégration des problèmes de sécurité routière aux recherches et actions de santé publique. C'est autant au ministère de la Santé et au corps médical de s'en préoccuper qu'à la seule Délégation interministérielle à la sécurité routière (DISR). On peut attendre des résultats significatifs d'actions d'information et de prévention, à la condition toutefois qu'elles soient menées avec beaucoup de continuité.

Pages 112-113 :

d. Pour les conducteurs professionnels

- L'évaluation de l'aptitude des conducteurs professionnels est aujourd'hui faite à travers deux systèmes non coordonnés :
 - l'un relève du Code de la route : les visites médicales réglementaires pour le renouvellement des permis du groupe lourd sont assurées par les commissions médicales départementales du permis de conduire. L'avis donné est conforme aux normes réglementaires : la liste des incapacités physiques incompatibles avec l'obtention ou le maintien du permis de conduire (arrêté du 7.05.1997) présente un caractère impératif mais limitatif. Toute affection non prévue dans cet arrêté est réputée ne pas créer d'incompatibilité avec la conduite ;
 - l'autre relève du Code du travail : tout salarié est soumis à une visite médicale d'embauche, à une visite médicale annuelle, à une visite médicale de reprise après 7 jours d'arrêt de travail. Lorsque le poste de travail comporte une activité de conduite professionnelle les médecins du travail étudient la capacité en s'inspirant des incompatibilités physiques de l'arrêté du 7.05.1997. Mais ce texte ne s'impose pas juridiquement à eux, si bien que le médecin du travail peut prononcer une inaptitude en application des normes médicales du Code du travail, alors que le permis de conduire vient d'être renouvelé au titre du Code de la route. Lié par le secret professionnel, le médecin du travail ne peut pas signaler l'inaptitude du salarié à la commission médicale préfectorale. Un conducteur salarié peut donc être licencié par son employeur pour incapacité physique mais, conservant son permis de conduire, se faire embaucher dans une autre entreprise ou exercer son métier en tant qu'artisan, et pas seulement conduire sa voiture personnelle.
- Il faudrait envisager d'instaurer pour les conducteurs professionnels une aptitude médicale globale intégrant à la fois l'aptitude médicale réglementaire et l'aptitude médicale au travail, en confiant à des médecins du travail les visites médicales professionnelles. Outre une simplification réglementaire ce système serait plus efficace au plan sanitaire et permettrait aux médecins du travail de mieux remplir leur mission d'amélioration des conditions sanitaires du travail.

2. Étude BEA-TT, *Les collisions multiples et incendies de poids lourds ou autocars*

La présence d'un véhicule lourd lors de collisions multiples étant un facteur aggravant, le BEA-TT a examiné les circonstances des collisions multiples¹ ayant eu lieu en 2003 (323 accidents de ce type recensés). L'étude a été publiée en juin 2005. Pour des raisons liées à la disponibilité des données, l'étude porte sur un échantillon de 268 dossiers d'accidents corporels.

L'analyse de ces 268 dossiers concerne au total 1 119 véhicules (dont 250 PL) et implique 1 809 personnes sur l'ensemble des accidents retenus. Ces accidents ont représenté 39 tués et 79 blessés graves (ce qui confirme la gravité de ce type d'accidents avec un taux de 14,6 tués pour 100 accidents alors que la moyenne nationale était en 2003 de 6,3 tués pour 100 accidents).

Les collisions multiples impliquant au moins un PL ont principalement lieu sur autoroute et route nationale, hors intersection. Elles concernent essentiellement les combinaisons tracteurs + semi-remorques et porteurs + remorques. Dans 70 % des cas, le facteur humain est à l'origine de l'accident (mauvais contrôle visuel, inattention, manœuvre inadaptée ou mauvaise décision).

L'étude qui avait pour objectif une meilleure compréhension de ces accidents et du rôle joué par chaque catégorie de véhicule n'a pas permis de déterminer de manière fine les causes, conséquences et responsabilités. Une étude du même type portant sur les procès-verbaux des accidents ou les EDA (étude détaillée de chaque accident) était finalement proposée pour une meilleure compréhension.

3. Étude BEA-TT, *Incendies spontanés de véhicules lourds au cours de l'année 2006*

Le recensement d'environ deux incendies spontanés de véhicules lourds chaque semaine dès 2005 a conduit le BEA-TT à mettre en place un dispositif d'analyse et d'investigation des incendies spontanés survenus en 2006. L'étude a été publiée en janvier 2007. Elle montre que les PL étrangers sont plus sujets à ce type d'incendies, ce qui trouverait son explication dans la longueur des trajets qu'ils parcourent souvent de manière continue. En outre, tous PL confondus, ces feux sont la plupart du temps des « feux essieux », résultant d'un blocage de roulement, d'un échauffement des freins ou d'un éclatement de pneu (échauffements dus à des parcours longs ou accidentés). La fréquence de ces feux sur les remorques laisse penser qu'un déficit d'entretien sur cette partie du véhicule est en cause.

L'étude portant sur 110 sinistres, ces résultats doivent être considérés avec la prudence qui s'impose. Le BEA-TT a reconduit cette démarche sur l'année 2007.

¹ - Impliquant au moins quatre véhicules dont un véhicule lourd, ou bien trois véhicules et plus dont un véhicule de transport en commun.

4. Étude du Centre d'étude technique de l'Équipement Nord-Pas-de-Calais (CETE NP) de Marcel Truffier

Étude commandée par le CGPC (octobre 2005) à partir de l'exploitation des Bulletins d'analyse des accidents corporels – BAAC entre 1993 et 2003. Les principales conclusions sont les suivantes :

- le risque d'implication des PL dans les accidents (nombre d'accidents impliquant un PL divisé par le nombre de km parcourus par les PL) baisse moins vite que celui des VL. Si ce taux reste moindre pour les PL par rapport aux VL sur route nationale, il n'en est plus de même sur autoroutes où une inversion a eu lieu à partir de 2002 ;
- la proportion de conducteurs de PL impliqués dans les accidents et dont le degré d'alcoolémie est supérieur au taux maximum autorisé est largement moins forte que celle des autres conducteurs ;
- les conditions météorologiques n'ont pas d'impact particulier sur l'implication des PL dans les accidents corporels et mortels. Si on observe un nombre d'accidents impliquant des poids lourds relativement plus important sous mauvais temps, c'est dû essentiellement à leur nombre relatif plus important, les poids lourds ayant l'obligation professionnelle de rouler, qu'il pleuve ou qu'il vente ;
- les conducteurs de PL sont moins souvent responsables dans les accidents où ils sont impliqués que les autres catégories d'usagers.

La nationalité des conducteurs n'étant plus codifiée dans les fichiers BAAC depuis 2004, il n'est plus possible d'avoir un niveau des risques en fonction de l'origine des conducteurs. Par ailleurs, les résultats ne peuvent faire l'objet d'une interprétation directe puisque la nature de la voirie empruntée, qui pourrait sensiblement varier en fonction de la nationalité des conducteurs, doit être prise en compte. Une analyse sur les dernières données disponibles 1999-2003 est en cours au SETRA.

5. Étude CEESAR – BEA-TT

Cette étude a été réalisée sur 400 procès-verbaux des accidents mortels en 2004 impliquant un PL. Les principales conclusions sont :

- la moindre responsabilité des conducteurs de PL dans les accidents mortels impliquant au moins un PL ;
- la plus grande gravité des accidents impliquant au moins un PL, liée à la masse et aux dimensions des PL ;
- le rôle primordial des dispositifs de type « barre anti-encastrement sur les PL » sur la face avant des véhicules pour minimiser les conséquences des accidents entre PL et VL ;
- la nécessité de poursuivre les recherches sur les outils de détection de l'hypovigilance permettant de minimiser principalement le nombre de conducteurs PL tués dans les accidents impliquant le PL seul.

Annexe 5 - Contraventions et peines appliquées en sécurité routière

Tableau n° 41
Contraventions et peines appliquées en sécurité routière

Dépassement	Nombre de points enlevés	Type de contravention	Peine complémentaire possible	Amende minorée	Amende	Amende majorée
Supérieur ou égal à 50 km/h	6	5 ^e classe	Suspension pour une durée de trois ans du permis de conduire au plus, cette suspension ne pouvant pas être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle ni être assortie du sursis, même partiellement	-	1 500 €	-
			Interdiction de conduire certains véhicules			
			Obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière			
			Confiscation du véhicule dont le prévenu s'est servi pour commettre l'infraction, s'il en est propriétaire			
Supérieur ou égal à 40 km/h mais inférieur à 50 km/h	4	4 ^e classe	Suspension pour une durée de trois ans du permis de conduire au plus, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle	90 €	135 €	375 €
			Interdiction de conduire certains véhicules			
			Obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière			
Supérieur ou égal à 30 km/h mais inférieur à 40 km/h	3	4 ^e classe	Suspension pour une durée de trois ans du permis de conduire au plus, cette suspension pouvant être limitée à la conduite en dehors de l'activité professionnelle	90 €	135 €	375 €
			Interdiction de conduire certains véhicules			
			Obligation d'accomplir, à ses frais, un stage de sensibilisation à la sécurité routière			
Supérieur ou égal à 20 km/h mais inférieur à 30 km/h	2	4 ^e classe				
Inférieur à 20 km/h en agglomération (lorsque la vitesse est limitée à 50 km/h ou moins)	1	4 ^e classe				
Inférieur à 20 km/h hors agglomération	1	3 ^e classe		45 €	68 €	180 €

Source : Code de procédure pénale

Annexe 6 - Bibliographie

Charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris, 28 juin 2006.

Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques – CEESAR, *Les procès-verbaux d'accidents mortels ayant impliqué des poids lourds en 2004*, étude réalisée pour le Bureau d'enquêtes sur les accidents de transport terrestre, avril 2007.

Centre d'études techniques de l'Équipement – CETE de l'Est, *Les poids à vide des véhicules*, étude, 1999.

Centre d'études techniques de l'Équipement – CETE Nord-Picardie, *Exploitation des fichiers BAAC – Bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation routière – recensés sur l'ensemble du réseau routier français*, octobre 2005.

Conseil général des Ponts et Chaussées – CGPC, *Stationnement des poids lourds sur les grands axes*, note d'étape, septembre 2000.

CREDOC, *Les conditions de vie et aspirations des Français*, enquête, juin 2005.

Direction générale de la mer et des transports – DGMT, *Le contrôle des transports routiers de marchandises et de voyageurs*, mars 2006.

Direction de la sécurité et de la circulation routières/Observatoire national interministériel de sécurité routière, *La sécurité routière en France : bilan de l'année 2004*, La Documentation française, 2005.

Direction de la sécurité et de la circulation routières/Observatoire national interministériel de sécurité routière, *Les poids lourds et la sécurité routière en France en 2005*, La Documentation française, 2005.

Hamelin P. et Lebaudy M., *Évolution des conditions de travail des conducteurs de poids lourds, devenir de ceux qui ont quitté le métier entre 1999 et 2004*, INRETS, juillet 2006.

Hamelin P., « La durée du travail des conducteurs professionnels comme enjeu de la flexibilité et de la compétitivité des transports routiers de marchandises », *Newsletter du BTS*, février 2001.

IPSOS, *L'image du secteur des transports et de la logistique en France*, enquête réalisée pour Transport et logistique de France, octobre 2006.

IPSOS, *Le transport routier de marchandises et l'image du poids lourd*, enquête réalisée pour Renault Trucks, novembre 2006.

Revah J.-F., *Demain les routiers*, étude prospective commanditée par la FNTR, l'AFT-IFTIM, AXA Assurances, Carcept Prévoyance, Renault Véhicules Industriels, le PREDIT, sur l'impact des mutations économiques, commerciales, techniques, organisationnelles et sociales sur les métiers des conducteurs de TRM, 2001.

Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements – SETRA, *Interdiction aux poids lourds de dépasser. Éléments d'aide à la décision*, note d'information, août 2007.

Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements – SETRA, *Acceptabilité sociale des poids lourds. Situations et politiques en France et à l'étranger*, note d'information, janvier 2008.

Troisième partie

Relations et évolutions sociales

3

Rapport du groupe de travail
présidé par Georges Dobias

Chapitre premier

Constat

1. Emploi

Pour le transport de marchandises pour compte d'autrui, les sources de données disponibles sont :

- le bilan social annuel du TRM établi par le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, (SESP avec le concours de la DTMRF), dans le cadre de l'Observatoire social des transports ;
- le rapport annuel de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique (OPTL), établi pour le compte de la Commission nationale paritaire professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport (CNPE) ;
- les « enquêtes longue distance » du CNR (qui ne concernent pas principalement l'emploi, mais les conditions d'exploitation des entreprises de transport routier sur longue distance).

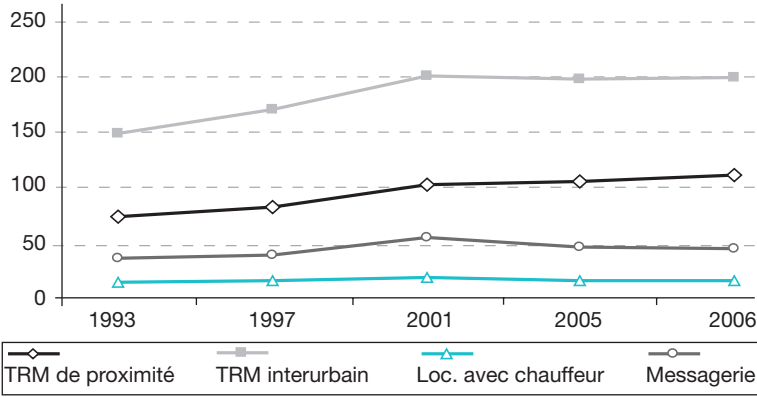
Le champ (TRM restreint, TRM élargi ou champ de la convention collective¹) et les périodes diffèrent selon les sources. Par ailleurs, aucune de ces sources ne fournit d'information sur le compte propre.

Elles mettent en évidence deux périodes :

- entre 1995 et 2002, une croissance forte de l'emploi dans le secteur (+ 33 % en 12 ans) ;
- depuis 2002, l'arrêt de cette croissance avec une stagnation en 2003 et 2004, une baisse en 2005 (- 2 %) et une légère reprise en 2006.

1 - Voir explications en annexe 2. Le TRM restreint comprend les TRM de proximité et interurbain ; s'y ajoutent pour le TRM élargi la messagerie et la location avec chauffeur.

Graphique n° 153
Évolution de l'effectif salarié au 31 décembre du TRM élargi*
 (en base 100 au 31 décembre 1996)



* La forte baisse de l'emploi dans la messagerie (- 16 % entre 2000 et 2005) peut surprendre. Deux explications : transfert d'effectifs entre la messagerie (soumise aux 35 heures depuis 2002) et le transport à courte distance, et appel à des artisans loueurs du fait de la difficulté à trouver des conducteurs-livriers.

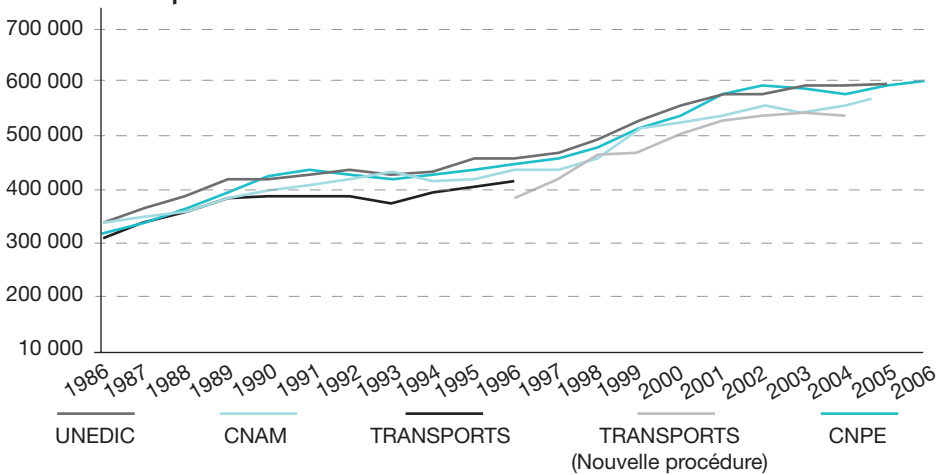
Source : UNEDIC, données 2006 provisoires, dans Bilan social annuel

Tableau n° 42
Effectifs totaux du TRM élargi

	1993	1997	2001	2005	2006
Effectifs salariés au 31 décembre	283,1	315,0	382,5	370,5	377,4

Source : Bilan social annuel

Graphique n° 154
Transports routiers et activités auxiliaires : évolution des effectifs



Source : Observatoire prospectif des métiers et des qualifications

Tableau n° 43
Évolution des emplois du transport routier élargi
(TRM, auxiliaires et location)
(en milliers)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Voyageurs	52,0	53,4	57,2	59,5	62,7	64,9	66,5	67,9	69,8	75,7
TRM	260,9	267,1	282,7	295,7	310,4	317,3	319,0	316,8	318,0	317,1
dont conducteurs	191,0	194,4	210,4	221,8	235,8	242,8	235,8	241,5	241,2	244,2
dont personnel d'exploitation	14,9	17,5	16,7	15,6	16,6	15,9	17,3	17,0	20,9	19,3
dont maintenance	8,5	7,5	8,4	7,7	8,0	7,8	7,7	7,9	8,0	7,5
Auxiliaires	68,5	70,9	75,0	81,3	90,0	96,4	97,1	97,3	95,3	93,6
dont conducteurs	26,1	27,4	28,3	31,2	36,0	37,7	36,2	37,8	36,2	35,9
dont personnel d'exploitation	16,4	17,5	18,0	20,3	20,8	22,1	24,0	23,1	23,0	21,9
dont manutentionnaires	9,1	8,9	11,7	12,6	14,6	15,2	15,6	15,5	15,0	15,4
Location	22,4	23,0	23,2	24,7	25,3	25,6	25,5	24,6	24,7	23,3
dont conducteurs	15,0	18,0	18,2	18,9	19,6	20,3	19,2	19,2	18,9	18,0

Source : Observatoire prospectif des métiers et des qualifications

Pour compléter ce panorama, un parallèle avec l'évolution des effectifs de l'activité logistique, qui est très liée au transport routier de marchandises, serait intéressant. Il n'est malheureusement pas possible de le faire, car la logistique, contrairement à l'activité transport, aujourd'hui largement externalisée, est souvent une activité interne des entreprises, mais annexe par rapport à leur activité principale et, pour cette raison, difficile à cerner. Cependant, depuis 2003, les statistiques provenant des DADS¹ contiennent des informations sur la profession des salariés qu'il est possible d'exploiter. C'est ce qu'a fait le SESP pour l'année 2004². Il a pu ainsi reconstituer pour l'année 2004 les effectifs (en équivalent plein temps) du transport et de la logistique, en distinguant entre compte propre et compte d'autrui et entre emplois spécifiques et « emplois support » (secrétaires, cadres administratifs, comptables, etc.). Les résultats sont les suivants :

1 - Déclarations annuelles de données sociales, regroupant les informations recueillies lors de l'ouverture des droits à l'assurance vieillesse et maladie et sur les déclarations d'impôt sur le revenu.

2 - http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/SESP_EN_BREF_16_ecran_cle636f3c.pdf.

Tableau n° 44

L'emploi dans la logistique et le transport de fret en 2004

Emplois	Ensemble	dont compte d'autrui	Part compte d'autrui
Transport et logistique			
spécifique	1 193 000	518 000	
support	323 000	129 000	
ensemble	1 516 000	647 000	
Transport de marchandises			
spécifique	569 000	384 000	
support	136 000	89 000	
ensemble	705 000	473 000	67,1 %
Logistique			
spécifique	624 000	134 000	
support	187 000	40 000	
ensemble	811 000	174 000	21,6 %

Source : INSEE-DADS 2004, EAE Transport 2004, données de La Poste et estimations MEDAD-SESP

Ainsi peut-on estimer, selon ces sources, qu'en 2004 l'ensemble de l'activité transport et logistique employait 1 516 000 personnes (en équivalent plein temps), dont 705 000 (47 %) dans le transport et 811 000 (53 %) dans la logistique. La part de compte d'autrui est très différente dans les deux activités : elle est de 67 % pour le transport, et inférieure à 22 % pour la logistique.

Cette part élevée du compte d'autrui dans le transport est le résultat d'une tendance lourde depuis de nombreuses années et il est certain qu'une grande part de la croissance qui y a été enregistrée sur la période 1995-2002 peut s'analyser comme un glissement du compte propre vers le compte d'autrui, sous l'effet de l'externalisation de l'activité transport de beaucoup d'entreprises. Le ralentissement de cette externalisation explique en partie la stagnation des effectifs constatée depuis lors.

Par rapport à l'ensemble du secteur des transports routiers, voyageurs et marchandises confondus, les conducteurs routiers de marchandises représentent plus de 50 % des effectifs (la deuxième catégorie, constituée des salariés affectés aux techniques d'exploitation, représentant 8 %, et les cadres seulement 3 %). Ils représentent environ 70 % de l'effectif de la branche du TRM seul¹.

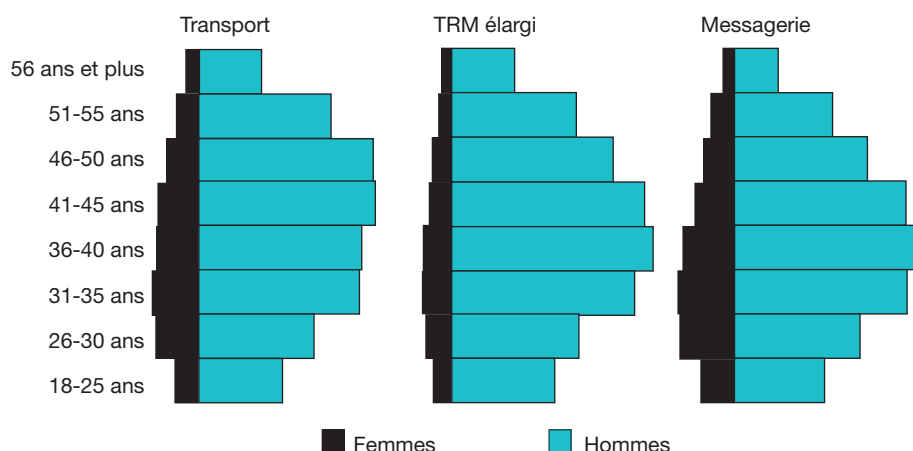
L'activité TRM a plus largement recours à l'intérim que l'ensemble de l'économie nationale : le taux de recours à l'intérim (effectif intérimaire / effectif salarié total), en forte hausse, y est en 2005 de 4,8 % contre 3,9 % en moyenne nationale et l'intérim dans les transports représente 7,9 % des emplois de l'intérim, alors que l'emploi salarié dans les transports ne représente que 4,9 % du total des emplois salariés. Mais ces chiffres sont très inférieurs à ceux de la messagerie,

1 - Source : rapport annuel de l'OPTL, p. 11.

13 % en 2006, et de la logistique, 14 % en 2004, deux secteurs soumis à de fortes variations saisonnières. Ainsi en 2004, sur les 134 000 salariés exerçant un métier spécifique de la logistique, 40 000 étaient intérimaires, soit 14 % du total des emplois de l'intérim¹. Ce taux de 14 % représente une moyenne issue de statistiques, mais dans certaines entreprises, il peut atteindre 30 %.

La pyramide des âges dans le TRM élargi montre un pourcentage important – et croissant – de salariés âgés. En 2005, les plus de 50 ans représentent 19 % du total, alors qu'ils n'en représentaient que 12 % en 1996 et 17 % en 2002. Il faut donc s'attendre à des départs en retraite de plus en plus nombreux (8 200 départs prévisibles en 2015, contre 5 000 en 2005²). C'est pourquoi, même dans le cas où les effectifs continueraient de stagner, un besoin de recrutement significatif pour les années à venir est à prévoir.

Graphique n° 155
Pyramides des âges des salariés au 31 décembre 2005



Source : Bilan social annuel du TRM, édition décembre 2007, à partir de INSEE-DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

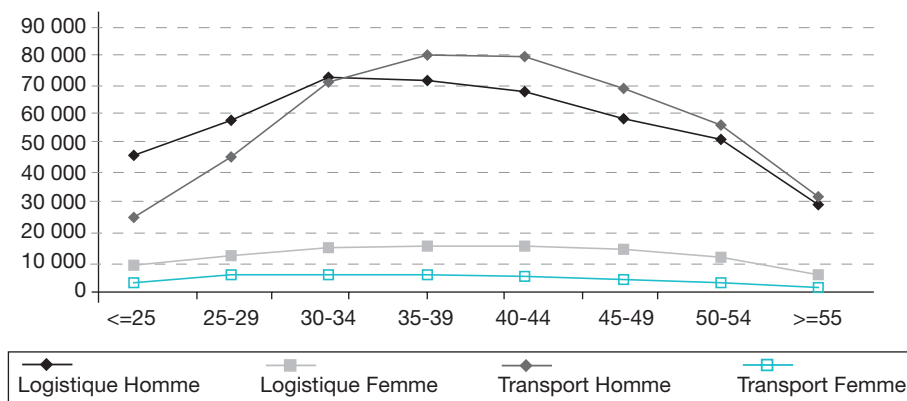
Le graphique n° 156 montre que les salariés du secteur logistique sont nettement plus jeunes : en 2004, les moins de 30 ans représentaient 23,5 % du total, contre 16,5 % dans le transport de marchandises³.

1 - Source : étude SESP, http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/SESP_EN_BREF_16_ecran_cle636f3c.pdf.

2 - Source : AFT-IFTIM, annexe 4.

3 - Source : étude SESP, http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/SESP_EN_BREF_16_ecran_cle636f3c.pdf.

Graphique n° 156
Répartition des salariés du transport et de la logistique
par sexe et âge en 2004



Source : INSEE - DADS 2004, estimations MEDAD-SESP

L'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports a établi une nomenclature des « familles professionnelles » définies comme l'ensemble des emplois qui correspondent à une même finalité (administration ou exercice d'une activité de l'entreprise) et à une même technicité professionnelle, quel que soit le niveau de compétence. Cette nomenclature distingue les familles : direction, gestion, techniques d'exploitation, manutention/magasinerie, conduite, maintenance des véhicules et interprofessionnel. La famille « conduite » distingue évidemment le transport de personnes et le transport de marchandises ; chacune de ces sous-catégories est elle-même subdivisée en groupes selon l'importance, dans la définition du poste, des tâches autres que la conduite. Pour le TRM, il y a trois groupes :

- les emplois où la conduite est prédominante ;
- ceux qui comprennent un ensemble de tâches liées aux marchandises, aux véhicules et à l'environnement ;
- les emplois présentant des exigences particulières en termes de complexité des tâches et d'autonomie.

À la fin de l'année 2006, les estimations d'emplois dans chacun de ces groupes étaient les suivantes :

Tableau n° 45
Estimation des postes de travail par familles professionnelles, fin 2006

Conducteurs 1^{er} groupe	102 850
Conducteurs 2^e groupe	138 000
Conducteurs 3^e groupe	66 950
Total activité transport de marchandises	307 800

Source : Observatoire prospectif des métiers et des qualifications

La profession de conducteur routier de marchandises recouvre des spécialités très différentes et dont les évolutions sont elles aussi très différentes. Les trois principales sont aujourd'hui les conducteurs routiers régionaux, les grands routiers et les

conducteurs-livreurs. Les deuxièmes sont confrontés à une crise très profonde liée en particulier à la concurrence exercée par les entreprises routières des nouveaux États membres et des filiales des groupes français implantés dans ces pays. Les premiers et les derniers au contraire semblent bénéficier d'une conjoncture favorable ; en particulier les conducteurs-livreurs, avec le développement de la livraison à domicile, du e-commerce, des préoccupations environnementales, etc. Ainsi les effectifs de conducteurs-livreurs, qui représentaient 35 % des effectifs des conducteurs routiers et grands routiers en 2001, en représentaient 42 % en 2004, et ce pourcentage ne cesse d'augmenter.

Il est intéressant de comparer l'offre et la demande d'emploi de conducteur routier de marchandises, à l'aide de l'indicateur « taux de tension » (offres d'emploi/demandes d'emploi)¹. Pour la période 1998–2006, en distinguant les catégories conducteurs TRM et conducteurs-livreurs, on obtient les résultats suivants :

Tableau n° 46
Taux de tension

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Conducteurs routiers	0,68	0,87	0,97	0,91	0,58	nc	nc	0,75	0,86
Conducteurs-livreurs	0,39	0,44	0,52	0,42	0,33	nc	nc	0,33	0,36

Source : AFT-IFTIM pour 1998 à 2002, MEDAD/SESP pour 2005 et 2006

Le taux moyen de 0,86 varie fortement selon les régions (1,29 en Île-de-France à 0,63 en Picardie) et selon les saisons (de 1 à 2).

Le tableau n° 46 montre, comme on pouvait s'y attendre, que le taux de tension dépend de la conjoncture économique : meilleure elle est, plus le taux de tension est élevé. Pour les conducteurs routiers de marchandises, un pic de 0,97 est atteint en 2000, année d'activité la plus intense. Mais il montre aussi que le taux de tension, même en période de stagnation de l'emploi dans le TRM (0,58 en 2002) reste toujours supérieur au taux de 0,33 considéré comme normal par l'ANPE (soit une offre d'emploi pour trois demandes). Cette différence s'explique par une exigence de qualification supérieure dans le TRM (permis poids lourd et formation initiale obligatoire). On constate en outre que ce taux est toujours plus faible pour la profession de chauffeur-livreur où les besoins seraient plus fréquemment couverts par le recours à la location.

Une analyse plus fine montre également une forte concentration des recrutements sur la période estivale et une réactivité très rapide à la conjoncture économique au-delà d'un certain seuil (recrutement rapide quand la croissance économique franchit le seuil des 2 %).

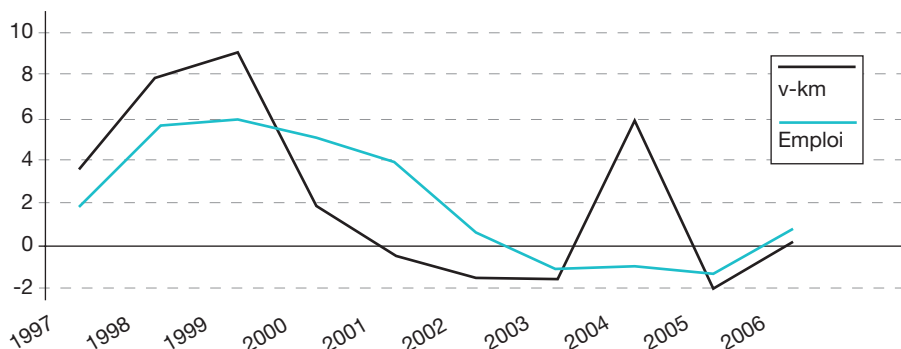
Par ailleurs, la réflexion sur l'évolution des métiers du TRM est malheureusement limitée, faute d'une structure professionnelle disposant de moyens d'investigation

1 - Voir annexe 8.

suffisants (l'OPTL ne possède pas les moyens propres qui lui seraient nécessaires pour effectuer ce travail).

Le graphique n° 157 montre une bonne relation entre l'activité du TRM mesurée en véhicules-kilomètres (v-km) et l'emploi salarié.

Graphique n° 157
Évolution de l'effectif salarié dans le TRM et des véhicules-kilomètres réalisés par le compte d'autrui



Source : Enquête TRM, UNEDIC ; calculs MEDAD/SESP

Les conducteurs du TRM ont, la plupart du temps, un niveau de formation initiale correspondant au CAP et au BEP, pour les plus jeunes.

Tableau n° 47
Structure de la formation initiale des conducteurs routiers en 2006
(en pourcentage)

	Moins de 25 ans	Ensemble
Aucun / BEPC	6,1	27,5
Formations spécifiques à la « filière transport »	47,8	16,6
CAP conducteur routier	14,0	8,8
BEP conduite routière	19,8	2,4
Titre professionnel de conducteur	9,6	4,3
Bac professionnel transport	4,4	1,0
BTS transport	0,0	0,1
Formations non spécifiques à la « filière transport »	46,1	55,9
Autre CAP	10,4	35,1
Autre BEP	20,9	10,6
Autre BTS ou bac ou +	14,9	7,7
Autre	0,0	2,4

Source : Bilan social annuel du TRM, édition décembre 2007, à partir de MEDAD/SESP – Enquête annuelle sur les conditions de travail des conducteurs routiers 2006

Après une progression de 2003 à 2005, les formations continues diminuent, notamment dans le domaine de la conduite de véhicules.

Tableau n° 48

**Effectifs en formation dans les transports routiers
et les activités auxiliaires de transport**

Familles professionnelles	2003	2004	2005	2006	2007
Direction – gestion	11 889	12 298	11 846	13 960	14 478
Conduite de véhicules	102 303	108 462	121 979	99 661	99 886
Ventes/achats					
Techniques d'exploitation	52 108	50 635	47 298	49 637	53 470
Maintenance	1 835	2 399	2 857	3 495	2 486
Total	168 135	173 794	183 980	166 753	170 320

Source : CNPE, données 2007 estimées

Dans ce domaine, un pas important a été franchi avec le dispositif de formation professionnelle obligatoire des conducteurs du transport routier de marchandises instauré par l'accord collectif du 20 janvier 1995 et généralisé à tous les conducteurs routiers, salariés et non salariés, compte propre et compte d'autrui, marchandises et voyageurs, par la loi du 6 février 1998. La FIMO (formation initiale minimale obligatoire) d'une durée de quatre semaines, est destinée aux conducteurs de véhicules de plus de 7,5 t et la FCOS (formation continue obligatoire de sécurité), qui se déroule sur trois jours tous les cinq ans, est destinée aux conducteurs de véhicules de plus de 3,5 t. Ces formations rendues progressivement obligatoires ont opéré un changement considérable que résumant bien les tableaux n° 49 et 50 :

Tableau n° 49

Formation dans le TRM pour compte d'autrui : nombre d'attestations

	1996	2000	2002	2004	2005	2006
FIMO	2 782	20 910	23 176	22 313	20 336	22 691
FCOS	1 500	106 432	31 882	62 016	77 858	53 880

Source : Bilan social annuel du TRM, édition décembre 2007, à partir de DGMT/DTMRF

Tableau n° 50

Formation dans le TRM pour compte propre : nombre d'attestations

	1996	2000	2002	2004	2005	2006
FIMO	474	590	588	752	1 222	1 894
FCOS	3 305	4 370	4 690	9 590	20 363	37 297

Source : Bilan social annuel du TRM, édition décembre 2007, à partir de DGMT/DTMRF

La qualité de la formation est considérée comme bonne, cependant des améliorations devraient être apportées sur deux points au moins : la réelle maîtrise des techniques de l'information embarquée et la connaissance des langues étrangères pour les conducteurs internationaux, comme le montrent les études effectuées par le CNR.

D'autres formations devraient être mises en place, notamment pour la formation de conducteurs-livreurs (relation avec la clientèle, connaissance des itinéraires et des réglementations de desserte urbaine, etc.).

Le développement des responsabilités des collectivités territoriales en la matière favorise une telle évolution, car les régions se sont vu attribuer la formation professionnelle. Par ailleurs, les collectivités territoriales sont désormais autorités organisatrices de transport et peuvent organiser les dessertes urbaines de marchandises (exemples de Lyon et surtout Paris, avec une charte des livraisons de marchandises prévoyant une formation spécifique des conducteurs-livreurs).

Si les raisons précises de l'évolution du nombre d'emplois salariés du secteur du TRM élargi ne sont pas totalement élucidées, les principales sont connues : transfert du compte propre au compte d'autrui aujourd'hui terminé, sensibilité à la conjoncture économique et notamment à la détérioration de la balance commerciale de la France, localisation des entreprises françaises à l'étranger pour accompagner leurs donneurs d'ordre, compétition accrue par le cabotage, les entreprises à bas coûts et des entreprises très performantes parfaitement organisées sur des marchés spécifiques. Cette situation est complexe et nécessite plusieurs types de remèdes.

Dans l'hypothèse d'une croissance soutenue de l'économie, il est vraisemblable que l'emploi dans le transport routier de marchandises se développera, mais moins vite que dans les années 1990. Cette croissance et le nombre important de départs en retraite conduiront à un fort besoin de recrutement, auquel le dispositif de formation devra s'adapter et qui pose la question de l'attractivité du métier et de l'adaptation de la profession aux développements des échanges dans le cadre européen et mondial, cadre très évolutif modifiant fortement l'organisation des entreprises et les qualifications des personnels.

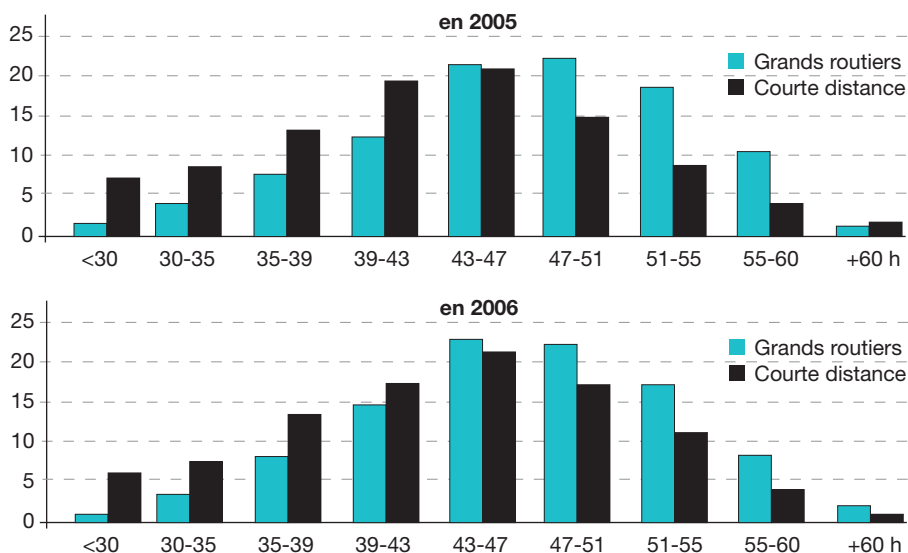
2. Conditions de travail

Les conducteurs routiers sont des travailleurs mobiles. L'examen de leurs conditions de travail nécessite de définir quelques notions de base particulières à cette profession, en distinguant les conducteurs grands routiers, les routiers régionaux et les conducteurs de messagerie :

- temps de service : c'est l'ensemble du temps durant lequel le conducteur est à la disposition de l'entreprise. Il comprend :
 - les temps de conduite ;
 - les temps de travail autres que de conduite (chargement, déchargement, opérations administratives) ;
 - les temps d'attente et de simple disponibilité ;
- amplitude de la journée de travail : c'est l'intervalle entre deux repos journaliers ou entre un repos hebdomadaire et un repos journalier immédiatement précédent ou suivant ;
- semaines complètes de travail : ce sont des périodes de travail de cinq jours et plus.

Les conditions de travail des conducteurs routiers résultent de la combinaison de la réglementation nationale qui fixe les normes en matière de durée du travail et de la réglementation européenne relative aux temps de conduite et de repos, qui ne sont d'ailleurs pas cohérentes. Le règlement européen 561/2006 relatif aux temps de conduite et de repos s'applique dans tous les pays de l'Union européenne. Il prévoit notamment une durée de conduite maximale de 56 heures sur une semaine isolée et de 90 heures sur deux semaines consécutives. La directive européenne 2002/15 sur les temps de travail dans le TRM prévoit une durée maximale de 60 heures sur une semaine isolée et 48 heures en moyenne sur quatre mois. En France, la durée maximale de service hebdomadaire est de 56 heures pour le transport de longue distance et 52 heures pour le transport de courte distance, ou respectivement 53 et 50 heures sur trois mois¹. Ces durées tranchent avec la pratique constatée dans les autres secteurs du transport : dans l'aérien ou le ferroviaire, les travailleurs non sédentaires travaillent moins longtemps. Et, pour certains, la pratique est encore supérieure à ces temps de service autorisés, comme le montrent le graphique et les tableaux suivants :

Graphiques n° 158 et 159
Dispersion des temps de service hebdomadaires
des conducteurs du TRM
(en pourcentage)



Lecture des tranches horaires : la tranche « 30-35 » correspond aux temps de service supérieurs ou égaux à 30 heures et strictement inférieurs à 35 heures.

Champ TRM restreint : activités 602L et 602M.

Champ TRM élargi : activités 602L, 602M, 602P et 634A (depuis 2005).

Source : *Bilan social annuel du TRM, édition décembre 2007, à partir de MEDAD/SESP – enquête « chronotachygraphes »*

1 - Voir annexe 3.

Le pourcentage des grands routiers dépassant 51 heures de temps de service diminue entre 2006 et 2005 de 32 % à 27 % ; au contraire, celui des conducteurs courte distance augmente de 14 % à 16 % ; les moyennes varient dans le même sens, comme l'indique le tableau n° 51.

Tableaux n° 51
Taux de dépassement du temps de service maximal

Conducteurs longue distance		2003	2004	2005	2006
	Nombre de semaines analysées	13 336	17 771	16 098	14 209
	Nombre de mois-conducteurs analysés	3 210	4 092	3 890	3 418
	Durée hebdomadaire moyenne de temps de service	50 h 24	50 h 00	48 h 46	49 h 06
	Taux de dépassement de la durée hebdomadaire maximale	nc	nc	17,90 %	19,20 %
	Durée mensuelle moyenne de temps de service	209 h 17	207 h 32	201 h 04	202 h 18
	Taux de dépassement à la durée mensuelle maximale	nc	nc	25,10 %	25,70 %

Conducteurs courte distance		2003	2004	2005	2006
	Nombre de semaines analysées	13 554	16 269	14 582	16 467
	Nombre de mois-conducteurs analysés	2 844	3 432	3 392	3 608
	Durée hebdomadaire moyenne de temps de service	46 h 55	46 h 34	46 h 43	45 h 38
	Taux de dépassement de la durée hebdomadaire maximale	nc	nc	35,7 %	33,6 %
	Durée mensuelle moyenne de temps de service	196 h 20	195 h 55	194 h 25	189 h 05
	Taux de dépassement de la durée mensuelle maximale	NC	NC	25,0 %	19,8 %

Source : IGTT

L'enquête du CNR, quant à elle, montre une légère diminution des temps de service moyens des grands routiers de 206,1 à 205,8 heures par mois entre 2005 et 2006, mais 10 % des conducteurs dépassent encore 220 heures par mois.

Le tableau n° 52 fournit plus de détails sur ces évolutions.

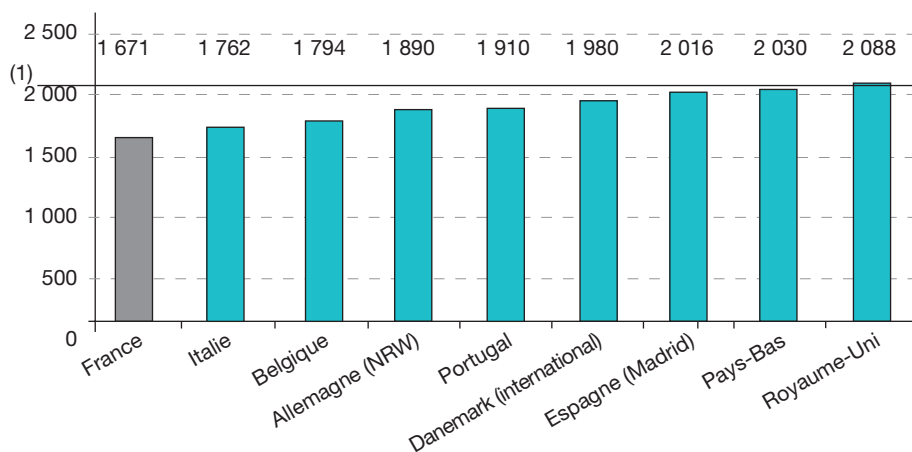
Tableau n° 52
Évolution du temps de service hebdomadaire des conducteurs
du TRM restreint
(en heures)

	2002	2003	2004	2005	2006	Évolution 2005-2006
TRM restreint						
Grand routier	47,9	46,8	47,6	47,2	46,6	- 0,6
Courte distance	43,4	44,6	44,1	43,1	43,5	0,4
Ensemble	46,0	45,8	45,8	45,1	44,9	- 0,2
Dont TRM de proximité						
Grand routier	46,8	45,5	46,0	46,3	45,9	- 0,4
Courte distance	43,3	42,9	43,1	42,3	43,0	0,7
Ensemble	44,3	43,7	43,9	43,4	43,7	0,3
Dont TRM interurbain						
Grand routier	48,1	47,1	47,9	47,4	46,8	- 0,6
Courte distance	43,6	46,0	44,9	43,6	43,9	0,3
Ensemble	46,7	46,7	46,6	45,9	45,4	- 0,5

Champ TRM restreint : activités 602L, 602M.

Source : Bilan social annuel du TRM, édition décembre 2007 (figure 3A.1) à partir de MEDAD/SESP – enquête « chronotachygraphes »

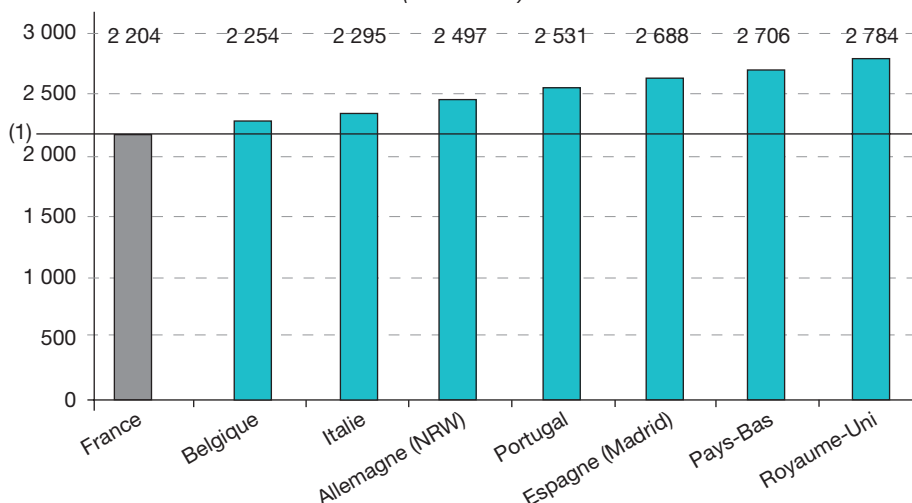
Graphique n° 160
Temps de conduite annuels maximaux
(en heures)



(1) Droite à 2 070 heures : temps de conduite annuel maximal estimé sur la base du règlement européen 561/2006 (temps de conduite maximal sur deux semaines de 90 heures) et d'une hypothèse de 46 semaines travaillées par an.

Source : étude Prognos réalisée en 2002-2003 pour le CNR, donc avant l'entrée en vigueur du règlement 561/2006

Graphique n° 161
Temps de travail annuels maximaux
 (en heures)



(1) Droite à 2 208 heures : temps de travail annuel maximal estimé sur la base de la directive européenne 2002/15 s'appliquant aux conducteurs routiers (temps de travail hebdomadaire maximal sur quatre mois de 48 heures) et d'une hypothèse de 46 semaines travaillées par an.

Source : étude Prognos réalisée en 2002-2003 pour le CNR, donc avant la transposition de la directive 2002/15

Si l'on compare les réglementations sur les temps de travail en France et dans les autres pays européens, on constate que c'est en France que les temps de conduite et les temps de travail maximaux sont les plus faibles. Les graphiques n° 160 et 161 correspondent à une étude effectuée par Prognos pour le CNR en 2002-2003, avant la mise en application du nouveau règlement européen 561/2006 et avant la transposition dans tous les pays de l'Union européenne de la directive 2002/15 sur le temps de travail. Au 1^{er} janvier 2007, cette transposition n'a été réalisée que dans six pays, dont la France. Il sera souhaitable d'actualiser les résultats de cette étude lorsque tous les pays auront transposé la directive.

Des enquêtes complémentaires menées à l'initiative du CNR en 2006 et en 2007, en Allemagne et aux Pays-Bas, donnent des indications supplémentaires sur les coûts de l'heure de travail et de l'heure de conduite des conducteurs. Le tableau n° 53 distingue en Allemagne des situations différentes selon les Länder qui sont compétents en cette matière : deux exemples sont donnés, l'un pour un Land de l'ex-RFA (Allemagne O) et l'autre pour un Land de l'ex-RDA (Allemagne E).

Tableau n° 53
Comparaison des coûts de l'heure de travail et de l'heure de conduite :
France, Allemagne, Pays-Bas

		France	Allemagne O	Allemagne E	Pays-Bas (1)
Semaines de travail		42	42	44	42
travail/semaine	heures	49,6	56,5	56,5	58
travail/an	heures	2 100	2 373	2 486	2 343
Conduite/semaine	heures	37	45	45	45
Conduite/an	heures	1 554	1 890	1 980	1 890
Salaire/an, sans frais de déplacement	euros	26 076	32 808	20 616	38 678
Coût/an	euros	44 173	45 463	30 425	50 126
Coût/h travail	euros	21,0	19,2	12,2	21,4
Coût/h conduite	euros	28,4	24,1	15,4	26,5

(1) Le gouvernement néerlandais a obtenu de la Commission européenne une dérogation de cinq ans pour transposer la directive 2002/15 relative au temps de travail, soit jusqu'en mars 2010.

Source : CNR

Le tableau n° 53 montre l'écart considérable du coût de l'heure de conduite entre les Français et les Allemands des Länder de l'Est, écart qu'aucune mesure ne pourra combler, comme d'ailleurs pour les nouveaux États membres de l'Union. Concernant les conducteurs des Länder de l'ouest de l'Allemagne, l'écart est significatif, 15 %, mais l'enquête montre que la différence des coûts totaux est inférieure à ce montant car les dépenses de matériel sont plus élevées en Allemagne. Les demandes des organisations patronales de ne pas compter dans le temps de travail les heures de disponibilité constatées par le sigle carré barré du chronotachygraphe, c'est-à-dire de les défrayer sous forme d'indemnités non chargées au lieu de salaires chargés, ont pour effet de diminuer le coût de l'heure de conduite. Les premières simulations effectuées, qui méritent d'être confirmées par les partenaires sociaux, indiquent une diminution du coût de l'heure de conduite de 3 % à 5 % selon les hypothèses retenues.

Par ailleurs, les conséquences des dispositions de la loi TEPA (Travail-Emploi-Pouvoir d'achat) ont également fait l'objet d'une première simulation. Les résultats dépendent évidemment de la nouvelle architecture du temps de travail – en heures normales et supplémentaires se substituant plus ou moins complètement aux heures d'équivalence –, mais ils sont d'un ordre de grandeur de 2 % à 3 %. La loi TEPA offre une occasion unique de rapprochement entre la situation actuelle du transport routier et celle des autres secteurs.

La situation est donc différente dans les divers pays européens en matière de réglementation sur les temps de travail, ce qui pénalise les pays dans lesquels les horaires sont les plus contraints et en particulier la France. On peut s'interroger sur la validité d'un temps de conduite hebdomadaire de 56 heures du point de vue de la sécurité routière.

La loi TEPA offre à tous les acteurs une occasion unique de rapprochement entre la situation actuelle du transport routier et celle des autres secteurs. Deux pistes non exclusives ont été proposées :

- la possibilité de ne pas inclure dans le temps de travail les temps de disponibilité, comme le permet la législation européenne ;
- la prise en compte de la loi TEPA pour redéfinir complètement la notion du temps de travail dans le transport routier.

L'État doit inviter les partenaires sociaux à entreprendre d'urgence ce chantier, en ne le dissociant pas de celui de l'évolution des salaires.

3. Contrôle

Le contrôle se fait sur route et en entreprises, par les forces de l'ordre, les douanes, les services déconcentrés du ministère (inspecteurs et contrôleurs du travail, contrôleurs des transports terrestres). La réglementation européenne prévoit que ces contrôles doivent représenter au minimum 1 % des journées de conduite. La récente directive européenne sur le contrôle demande aux États membres d'augmenter ce pourcentage pour atteindre 3 % en 2010 et éventuellement 4 % en 2012 (cf. le rapport du groupe Développement, compétitivité et emploi et la directive 2006/22). Pour ce qui concerne l'inspection du travail des transports, depuis 2003 un pilotage par objectifs a été mis en place, avec notamment une priorité accordée à la présence du service en entreprises de manière à ce que l'ensemble des établissements assujettis soit contrôlé au minimum une fois tous les cinq ans. Le contrôle porte notamment sur les informations fournies par les chronotachygraphes. D'ici cinq ans, environ 80 % des camions devraient être équipés de chronotachygraphes numériques, ce qui permettra de fiabiliser les relevés¹. Malgré l'activité des contrôleurs, les suites pénales des contrôles restent souvent en deçà des niveaux minimaux prévus par les textes répressifs, ce type d'affaires, bien qu'il s'agisse d'une délinquance de masse, n'étant pas considéré comme prioritaire par la Justice.

Les contrôles sur les véhicules étrangers sont en proportion équivalents à ceux effectués sur les véhicules français. Quoique parfois plus délicats (problèmes de langue, pas de contrôle possible en entreprises, etc.), ils peuvent être d'une efficacité redoutable car la sanction est l'immobilisation du véhicule ou la consignation perçue immédiatement.

1 - Il est à noter que, contrairement aux anciens, les nouveaux chronotachygraphes numériques prennent en compte, dans le temps de conduite, le temps pendant lequel le poids lourd est à une vitesse inférieure à 5 km/h (Rapport CGPC 005030-01, mars 2007).

Les conducteurs étrangers peuvent travailler sur le territoire français avec un contrat de travail français ou, pour une durée limitée, avec un contrat de travail de leur pays d'origine. Dans ce cas, ils restent soumis à certaines obligations du droit du travail français : SMIC, durée du travail, hygiène et sécurité, mais le contrôle est très difficile, malgré l'existence d'un guide méthodologique qui vient d'être édité par la Délégation interministérielle à la lutte contre le travail illégal. La situation actuelle n'est donc pas satisfaisante.

Des dispositions réglementaires nouvelles devraient sensiblement modifier le paysage actuel ; en l'occurrence, un décret modifiant les règles en matière de détachement des travailleurs et un décret d'application des opérations de cabotage des véhicules. Reste à étudier notamment l'harmonisation et la coordination de ces deux dispositifs réglementaires en cours d'élaboration.

Des avancées intéressantes sont également à noter au niveau européen :

- une coordination informelle entre contrôleurs vis-à-vis des transporteurs clairement fraudeurs ;
- des études pour des référentiels communs (organisation des contrôles, formation des contrôleurs).

Malgré ces avancées, le contrôle reste insuffisant et inégal dans les différents pays européens.

4. Salaires

En 2005, le salaire moyen annuel net atteignait 18 474 €, celui des conducteurs 16 495 € à 18 096 € selon les secteurs du TRM élargi. Le montant moyen des frais de déplacement versés au conducteur qui s'élevait quant à lui à 36,79 € par jour d'activité en 2005, joue un rôle important comme complément (656 € par mois non imposables)¹. Mais ces rémunérations varient selon les durées de service et la catégorie.

¹ - Source : CNR, *Les Cahiers de l'Observatoire*, mai 2006, p. 18.

Tableau n° 54
Gains mensuels des conducteurs de poids lourds
selon la durée hebdomadaire de travail
(en euros)

	Salaires annuels nets moyens 2005					Évolution 2005/2006 des salaires réels	
	TRM de proximité	TRM interurbain	Location de camions	Messagerie et fret express	TRM élargi	TRM élargi	Transports
Cadres	38 098	36 890	38 288	41 648	38 540	0,8	0,8
Professions intermédiaires	22 920	22 506	24 668	22 447	22 643	1,4	1,1
Employés	16 672	16 341	17 269	16 345	16 438	1,2	3,0
Ouvriers	16 834	17 882	17 527	16 186	17 395	1,6	1,5
Ouvriers qualifiés	16 944	18 001	17 543	16 396	17 535	1,6	1,4
Conducteurs	16 902	18 096	17 458	16 495	17 600	1,5	1,6
Ouvriers non qualifiés	15 147	15 433	16 542	15 337	15 340	1,9	3,7
Ensemble	17 878	18 612	18 319	19 190	18 474	1,3	1,8

Source : INSEE-DADS 2005, calculs MEDAD/SESP

Tableau n° 55
Salaires bruts (hors frais de route) annuel moyen des conducteurs du TRM
selon le type d'emploi en 2003
(en euros)

	Hommes	Femmes	Ensemble
Livreurs	16 416	12 943	16 116
Conducteurs de véhicule jusqu'à 3,5 t	16 462	13 468	16 225
Ensemble conducteurs-livreurs	16 448	13 298	16 192
Conducteurs de véhicules de plus de 3,5 t et de moins de 11 t	19 255	16 175	19 201
Conducteurs de véhicules de plus de 11 t et de moins de 19 t	19 628	16 921	19 597
Conducteurs de véhicules de plus de 19 t	21 345	17 874	21 318
Conducteurs hautement qualifiés	21 957	17 676	21 903
Conducteurs grands routiers	22 197	19 930	22 180
Ensemble des conducteurs routiers	21 285	17 806	21 253

Champ : conducteurs à temps complets présents du 1^{er} janvier au 31 décembre 2003 dans un même emploi dans une même entreprise.

Source : Bilan social annuel du TRM, édition décembre 2007, à partir de CARCEPT

Ces salaires sont élevés par rapport aux salaires moyens d'ouvriers qualifiés, mais ils sont obtenus du fait de temps de travail nettement supérieurs (plus de 50 heures par semaine). Ramenés à l'heure de conduite, ils sont les plus élevés d'Europe (étude Prognos 2002-2003).

Comme le montre le tableau comparatif n° 56, à niveau de qualification égal, les revenus des salariés du TRM sont légèrement supérieurs à ceux du secteur voisin de la logistique, mais sans doute à niveau de pénibilité supérieur, ce qui conduit à s'interroger sur l'attractivité des deux secteurs pour les jeunes.

Tableau n° 56
Salaires mensuels moyens nets des métiers de la logistique
et du transport en 2004
(en euros)

Métier	Salaire moyen
Ingénieurs et cadres de la logistique, du planning et de l'ordonnancement	3 157
Responsables d'entrepôt, de magasinage	1 840
Ouvriers qualifiés de la manutention, conducteurs chariots élévateurs, caristes	1 335
Magasiniers qualifiés	1 304
Ouvriers du tri, de l'emballage, de l'expédition, non qualifiés	1 217
Ingénieurs et cadres techniques de l'exploitation des transports	3 102
Responsables d'exploitation des transports (non cadres)	1 987
Conducteurs routiers et grands routiers	1 454
Conducteurs-livreurs, coursiers	1 335

Source : étude INSEE-DADS 2004, estimations MTETM-SESP

Salaires élevés et relative indépendance sont deux facteurs qui concouraient à l'attractivité du transport routier de marchandises. Mais aujourd'hui, les temps de service élevés et les découchés ont tendance à réduire cette attractivité en particulier chez les plus âgés ; quant à l'impression de liberté des conducteurs, elle a diminué avec le développement des moyens de communication et de localisation. En outre, les possibilités d'évolution de carrière dans la profession sont limitées. Ces aspects négatifs conduisent à s'interroger sur l'attractivité de la profession pour l'avenir.

5. Dialogue social

Le dialogue social, malgré un certain nombre d'accords conclus, reste difficile du fait de sensibilités différentes entre les organisations professionnelles (cf. le récent départ de TLF de l'UFT) et, dans une moindre mesure, entre les organisations syndicales. Il y a des sujets non débattus : la structure des grilles des coefficients et le temps de service.

La convention collective de la branche évolue difficilement et le dialogue se réduit aux problèmes immédiats (augmentations des rémunérations, etc.)¹. La dynamique de la convention collective reflète les contradictions entre

1 - L'absence d'accord sur les augmentations du salaire horaire depuis décembre 2006 est pré-occupante car elle traduit un mauvais climat social.

les intérêts des grandes entreprises et ceux des PME qui interviennent fréquemment comme sous-traitants des premières. De ce fait, les grandes entreprises peuvent se permettre d'offrir mieux que la convention collective à leurs salariés, mais elles imposent souvent à leurs sous-traitants des conditions telles que ceux-ci ne peuvent que s'en tenir au minimum de la convention collective.

Même si l'on constate certaines avancées en matière de formation, de cessation d'activité, d'inaptitude, etc., les questions de moyen terme ne sont pas abordées (avenir des diverses activités du TRM dans la perspective du développement durable, structure de la profession, évolution des qualifications et attractivité des métiers, parcours professionnels, etc.).

L'État joue un rôle important, notamment en présidant la Commission de conciliation, en réponse à la demande des partenaires sociaux. Cette présence de l'État se justifie par plusieurs raisons :

- la profession joue un rôle clé dans l'économie du pays et l'État ne peut s'en désintéresser ;
- en particulier, le transport routier est vital pour l'approvisionnement des entreprises et la distribution ;
- l'activité de la profession se déploie sur des infrastructures publiques ;
- elle met en jeu la sécurité des utilisateurs et des riverains de la voie publique ;
- l'État peut ainsi connaître directement les messages qui lui sont adressés par la profession.

Certains partenaires sociaux estiment, sans remettre en question la présence de l'État, que la profession gagnerait en maturité si cette participation était plus limitée.

Au niveau européen, un « Comité de dialogue sectoriel » donne son avis sur l'évolution des réglementations européennes au Parlement européen et à la Commission. Ses avis traitent des questions de moyen terme, telles que la formation des conducteurs, la place du transport routier dans la politique des transports, etc. Le rôle de ce comité est très important, non seulement pour préparer les futurs textes européens mais également pour en anticiper la teneur. Mais la représentation professionnelle de la partie française pourrait être mieux organisée et préparée par une concertation au niveau national au sein de la profession et entre la profession et les pouvoirs publics.

Le dialogue social reste difficile et inadapté pour aborder les véritables questions d'avenir du transport routier français. Le rôle du gouvernement est essentiel pour relancer un véritable dialogue entre partenaires. L'État ne doit pas se substituer aux partenaires mais leur apporter une aide en tant que de besoin pour faciliter le dialogue. Le niveau européen est très important, notamment à cause de la géographie de la France et du caractère souvent spécifique des conditions d'exercice du TRM français. La représentation française au niveau européen mérite d'être mieux organisée et plus présente en amont des décisions pour améliorer son efficacité.

L'ensemble des organisations professionnelles et syndicales a été contacté et toutes celles qui l'ont souhaité ont été reçues individuellement. Les discussions, à la fois approfondies et ouvertes, ont porté sur le constat et les pistes d'amélioration proposées. Le constat établi est partagé dans son ensemble. Quelques précisions ou nuances ont parfois été demandées par certains, mais elles n'impliquent pas de modifier significativement la rédaction ci-dessus. À titre d'exemples, l'importance de l'intérim dans la logistique paraît sous-estimée dans les statistiques officielles, la pénurie de bons conducteurs est ressentie différemment selon les organisations et les régions, le rôle de l'État dans la négociation sociale est apprécié de manière nuancée, bien que tous indiquent qu'il est trop présent... La discussion relative aux pistes d'amélioration a permis de compléter celles-ci et de les préciser. Dans ce domaine également, la totalité des propositions est acceptée par les divers interlocuteurs.

Chapitre 2

Pistes de propositions

1. Rôle de l'État et des partenaires sociaux en régions

Tout en se gardant d'intervenir dans la négociation et en laissant les partenaires sociaux prendre davantage leurs responsabilités, l'État devrait promouvoir, au niveau national, le dialogue sur les grandes questions d'avenir de la profession (perspectives du transport routier dans le cadre d'un développement durable, évolution des métiers et des parcours professionnels, formation professionnelle, structure des rémunérations, place de la France en Europe, etc.). Ce dialogue pourrait se situer dans le cadre d'une institution autonome à vocation générale (CNT, éventuellement CES, etc.). À cet effet, l'État devrait fixer aux partenaires sociaux quelques objectifs à atteindre dans un délai déterminé.

Au niveau régional, le dialogue peut s'avérer plus facile à conduire ; les structures du dialogue social peuvent être développées à l'initiative des partenaires sociaux. Les compétences qui existent chez les partenaires sociaux doivent être mobilisées par région, ce qui peut modifier les organisations actuelles (parfois centralisées ou organisées par département). Ce dialogue doit se situer dans le prolongement du cadre national (déclinaison régionale d'accords nationaux, etc.) ; il peut être plus facile à mener à partir de questions concrètes liées au contexte local du TRM (problèmes saisonniers, questions liées à des industries spécifiques, transports transfrontaliers, etc.). Dans un premier temps, les thèmes de l'emploi (prospective, métiers, qualifications) et de la formation pourraient permettre de construire ces structures régionales du dialogue social. Les comités régionaux de suivi issus de l'accord de 1994 constituent, de fait, des plateformes d'échanges entre partenaires sociaux et permettent en outre aux représentants de l'État (DRTT et DRE) d'informer les représentants de la profession et des syndicats de l'application réelle des dispositifs réglementaires.

Les partenaires sociaux sont très attachés à maintenir un dialogue social au niveau national, mais conviennent que le dialogue est plus facile au niveau régional. Cette orientation pose un problème de moyens, notamment pour les organisations syndicales.

2. Information sur l'emploi

Les informations existantes, pourtant nombreuses (ministère, Observatoire prospectif, Comité national routier, AFT, Promotrans), sont à la fois lacunaires (compte propre) et non cohérentes (champs et définitions différents).

Pour améliorer la situation, il est proposé de mettre en place, par exemple au sein du Conseil national des transports, un groupe de travail réunissant les représentants des institutions ci-dessus en vue de définir un cadre cohérent et lisible portant sur l'ensemble du champ transport et logistique, pour compte d'autrui et compte propre, distinguant les divers métiers et les catégories d'emplois (CDI, CDD et intérim) et organisant une coopération équilibrée entre les services de l'État et les partenaires sociaux. Des données plus fiables et plus actuelles permettront d'établir des modèles prévisionnels d'évolution des diverses catégories d'emplois du TRM et de la logistique.

3. Réglementations sociales

La situation dans ce domaine est incohérente aux deux niveaux, européen et national (temps de conduite très longs, 56 heures de conduite sur une semaine isolée et 90 heures sur 14 jours, trop importants par rapport au temps de travail de 60 heures/semaine admis au niveau européen sous certaines conditions, et au temps de service en France de 56 ou 52 heures). Elle est également exorbitante¹ par rapport aux autres secteurs des transports et aux autres secteurs économiques. Ces longs temps de conduite ne sont pas favorables à la sécurité routière, ni sans doute à la santé des intéressés. En outre, la situation n'est pas homogène entre les divers États membres de l'Union européenne, ce qui conduit à des niveaux de productivité différents et des situations de concurrence déloyale, en particulier pour la France dont les temps de service, quoique très largement supérieurs à la durée légale de 35 heures hebdomadaires, restent en deçà des pratiques d'autres membres de l'Union européenne (plus de 56 heures en Allemagne et aux Pays-Bas pour une moyenne de l'ordre de 50 heures en France pour le transport de longue distance). Cette situation est particulièrement préjudiciable au pavillon français pour les transports transfrontaliers à l'intérieur de l'Union européenne et à son voisinage ; le coût de l'heure de conduite en France étant le plus élevé ou l'un des plus élevés.

Il est urgent de remettre de l'ordre dans cette situation et bien évidemment au niveau européen, qui est le niveau pertinent. Comment ? L'expérience de la convention du transport maritime adoptée en 2006 par le Bureau international du travail (BIT) peut utilement servir de référence. Cette convention définit un socle de dispositions

¹ - Cet adjectif est contesté par certains.

réglementaires et conventionnelles acceptées par tous les pays, dans les domaines techniques (état des matériels) et sociaux, en particulier : conditions d'accès (y compris qualifications et formations), conditions d'emploi (contrat, salaire, durée de travail, congés, parcours professionnel), conditions de déplacements, protection sociale (hygiène et sécurité), contrôle de ces dispositions par les entreprises et les États. Cet ensemble doit permettre de resserrer, éventuellement par étapes, les environnements sociaux et techniques entre les pays signataires et supprimer les situations de dumping les plus flagrantes.

Ce type de démarche est transposable à tout conducteur pour l'activité qu'il exerce en dehors du pays d'immatriculation de son véhicule. Il répond en particulier à la demande de la profession d'un régime européen de travailleur mobile dans le transport routier. Il appartient à la France de définir avec quelques pays membres une esquisse de convention du transport routier et de demander à la Commission d'engager une réflexion sur le sujet avec les partenaires sociaux, à partir de principes portant sur les questions de sécurité, de conditions décentes de travail pour tous les conducteurs et de lutte contre le dumping social. Cette démarche pourrait être ouverte à d'autres pays non membres, mais déjà ou potentiellement présents dans le transport routier sur le territoire de l'Union européenne (Turquie et Ukraine, etc.). La Présidence française de l'Union européenne à compter du 1^{er} juillet 2008 pourrait être une occasion forte pour faire avancer cette question.

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

- les conditions de travail doivent être convenables et réellement harmonisées dans l'Union européenne. En particulier, les temps de conduite constituent le pivot de la réglementation européenne, car les amplitudes des temps de conduite et de repos sont plus faciles à mesurer que celles du temps de travail, et donc à contrôler, du fait du chronotachygraphe ; de plus, elles s'appliquent aussi bien aux salariés qu'aux « artisans¹ ». L'État devrait inviter les partenaires sociaux à faire des propositions qui seraient présentées ultérieurement aux partenaires européens ;
- la protection sociale en matière de santé et de sécurité sociale constitue également un élément important pour l'harmonisation des conditions de concurrence ; l'actuelle disparité entre pays membres pourrait être resserrée dans le cadre de propositions émanant des partenaires sociaux ;
- enfin, les objectifs, l'organisation et les méthodes de contrôle des dispositions ci-dessus nécessitent que les règles soient harmonisées, qu'elles soient lisibles pour tous (contrôlés et contrôleurs), et que les contrôles soient totalement coordonnés entre les divers services à l'intérieur de chaque pays et entre les divers pays de l'Union. Ils devront porter simultanément sur les questions techniques et sociales. Certaines organisations proposent un « Interpol » pour organiser institutionnellement un espace européen de contrôle. En outre, les entreprises devront être mises dans l'obligation d'effectuer leur propre contrôle et de démontrer aux services de l'État qu'elles ont mis en place les

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

dispositifs adéquats (comme pour le contrôle de qualité), ce qui conduit à terme à la mise en place d'un dispositif de certification par rapport aux règles définies, commun à tous les pays européens. Ces questions de contrôle sont au cœur des politiques publiques.

La proposition d'un régime de travailleur mobile européen est bien accueillie par la plupart des organisations, sous réserve qu'elle s'applique à des conducteurs qui travaillent principalement à l'extérieur du territoire national. Ce serait une amorce forte d'harmonisation sociale au niveau européen qui semble intéresser les syndicats européens (prévention, sécurité, formation, etc.).

La création de ce régime dépend à la fois de la Commission européenne et des gouvernements des pays membres de l'Union. Elle nécessite donc une action à un double niveau. Certains sujets, tels que les conditions de travail et, en partie, les principes de la protection sociale, relèvent de la Commission européenne. D'autres, notamment l'organisation de cette protection, dépendent des décisions des pays membres¹ ; les conditions de rémunération faisant l'objet de négociations sociales.

4. Personnels étrangers détachés temporairement en France

Cette question est particulièrement délicate dans le domaine du transport routier à cause de la mobilité des personnels dans le cadre du cabotage. Il est donc proposé que le gouvernement français instaure une loi analogue à la loi belge pour créer un registre des personnes étrangères détachées, travaillant temporairement sur le territoire national (cela dépasse évidemment le seul transport routier). Cette disposition facilitera le contrôle de la légalité du travail des conducteurs dans cette situation. Cette proposition pourrait être reprise également au niveau communautaire, dans le cadre de la mise à jour de la directive sur le détachement².

5. Efficacité du contrôle

Les questions de contrôle sont au cœur des politiques publiques.

Il y a toujours des critiques sur le fait que les étrangers seraient moins contrôlés que les Français. Les statistiques ne confirment pas cette opinion. Mais il est clair que les méthodes de contrôle ne sont pas harmonisées au niveau européen

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

2 - Voir le décret n° 2007-1739 du 11 décembre 2007 relatif au détachement transnational des travailleurs.

et que divers pays contrôlent soigneusement des réglementations nationales spécifiques. Il est également clair que l'administration aurait tout intérêt à améliorer encore l'information qu'elle diffuse sur ce sujet. Le délai du circuit constatation/sanction doit être très sensiblement réduit pour que le contrôle soit efficace, ce qui conduit à privilégier les sanctions administratives, en particulier l'immobilisation des véhicules en cas d'infraction significative à la réglementation relative aux temps de conduite et de repos et bien évidemment à toutes celles mettant en cause la sécurité (vitesse, conduite dangereuse, fatigue, surcharge, mauvais état du véhicule)¹. À cet effet, pour faciliter le respect de la réglementation, un programme de création d'aires d'immobilisation sur l'ensemble du réseau routier de 1^{re} catégorie est à définir et à financer.

L'efficacité des commissions régionales des sanctions administratives est contestée par des organisations syndicales, certains avis n'étant pas suivis par les préfets pour des raisons tenant notamment à la situation de l'emploi local. Il s'agit d'un problème délicat d'appréciation concernant le maintien de l'emploi et celui d'entreprises qui ne respectent pas les règles normales de fonctionnement ; il est suggéré que le préfet motive sa décision si elle diffère de l'avis donné par la Commission régionale des sanctions administratives (CRSA).

6. Aide au recrutement de conducteurs

Il est souhaitable que le bénéfice de l'arrêté du 2 août 2005 relatif à certains métiers rencontrant des difficultés de recrutement (maraîchers, bouchers, boulangers, etc.) soit étendu au métier de conducteur routier de transport de marchandises. Cet arrêté prévoit un crédit d'impôt de 1 000 euros pour les jeunes de moins de 26 ans prenant un emploi dans l'un de ces métiers.

7. Formation

Il est souhaitable que les partenaires sociaux s'entendent, conformément au code du travail, en vue d'étendre la formation initiale et continue obligatoire aux conducteurs-livreurs utilisant des véhicules de moins de 3,5 tonnes, pour les mêmes raisons de sécurité qui ont conduit à l'instaurer pour les conducteurs de véhicules de plus fort tonnage.

Le contenu de la formation devra évoluer pour tenir compte de la nécessité d'améliorer la sécurité routière, la sécurité du travail et des chargements, la conduite économique et la courtoisie sur route (pour l'image du TRM) ainsi que la maîtrise des technologies de l'information. La question de la mauvaise maîtrise des langues étrangères par les conducteurs français est indiquée comme un handicap dans les enquêtes par le CNR à l'étranger. La profession, l'AFTRI en particulier,

1 - Sur cette question, voir également le rapport du groupe Développement, compétitivité et emploi.

avec le concours des associations de formation, AFT-IFTIM et PROMOTRANS, a là un chantier de base pour la reconquête du pavillon français.

Par ailleurs, la difficulté et le coût d'obtention du permis PL constituent un handicap pour le vivier de recrutement des conducteurs, puisque l'armée ne forme plus d'appelés dans ce domaine. Afin d'éviter une pénurie potentielle des conducteurs au moment où il est prévu de multiplier par trois les recrutements par suite des nombreux départs en retraite, il est proposé que l'État engage une étude en vue de faciliter l'accès à la formation à la conduite, comme il l'a fait pour l'obtention du permis VL pour 1 euro par jour.

8. Évolution du transport routier à moyen terme

Le transport routier devra s'adapter à une nouvelle donne économique, avec davantage de compétitions, de contraintes nouvelles liées aux politiques publiques de développement durable (nouvelles fiscalités, interventions des collectivités territoriales en matière de circulation, etc.) et de « co-modalité » avec les transports ferroviaire, fluvial et maritime. Cette évolution continuera à modifier le fonctionnement des entreprises, notamment en fonction des périmètres d'intervention. Elle concernera également les métiers du transport qui auront à s'adapter, en particulier les conducteurs dont l'autonomie sera modifiée (sans doute à la fois diminuée dans certains domaines et élargie dans d'autres).

Les partenaires sociaux auraient intérêt à engager une réflexion approfondie sur l'évolution à moyen terme de la profession et l'État doit les y inciter, en particulier dans les domaines suivants :

- évolution des divers secteurs du TRM ;
- évolution de la politique de l'emploi et des métiers (définition tenant compte des différences réelles entre grands routiers, routiers régionaux, conducteurs-livreurs, exploitants, etc., qualifications, formations et embauches, parcours professionnels, grilles de rémunération, etc.), comme le secteur de la logistique vient de l'effectuer ;
- évolution de la convention collective ; au fil des années, cette convention collective s'est complexifiée à l'extrême. C'est une preuve de sa vitalité et de son utilité dans le dialogue social, mais elle est devenue très difficilement exploitable et une réécriture tenant compte des différentes familles, d'éventuelles dérogations à certaines clauses du droit du travail, d'accords régionaux et d'entreprises, serait nécessaire.

Ces réflexions sont certes à mener à la fois au niveau national, au niveau régional et à celui des entreprises, avec les allers et retours nécessités par la recherche de cohérence, mais aussi par d'éventuelles expérimentations liées à des situations locales. Elles concernent les Régions qui ont la responsabilité de la formation professionnelle. De son côté, l'État devra accompagner cette réflexion en tant

que de besoin (moyens financiers supplémentaires pour aider les organisations dans la démarche, prise en compte des évolutions des réglementations et du contexte). La question des moyens financiers et humains a été systématiquement abordée par la quasi-totalité des organisations.

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

9. Rôle de la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation

Au niveau national, la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation est évidemment compétente et pourrait constituer le lieu idéal pour mener ces réflexions sur le moyen terme. Elle dispose à cet effet d'un organisme spécifique, l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications (OPTL), qui pourrait, si des moyens supplémentaires et permanents lui étaient donnés par les partenaires sociaux et l'État, devenir le pivot de cette réflexion. L'État devrait fixer, en accord avec les partenaires sociaux, des objectifs à atteindre ainsi que des délais à respecter, en laissant davantage d'autonomie aux discussions et négociations internes à la profession, mais tout en restant à disposition de celle-ci, notamment pour poser quelques garde-fous en matière de droit social.

10. L'Union européenne

L'Europe est incontournable, car c'est sur cet espace que se développe l'activité et que la quasi-totalité des réglementations est définie dans le cadre de la politique commune des transports. Il est important que la représentation française soit renforcée à ce niveau. De l'avis général, elle n'est pas suffisamment présente, que ce soit au niveau professionnel, syndical ou administratif. Il faut pouvoir donner plus de cohérence à la représentation de la « maison France », ce qui implique une préparation coordonnée, à l'initiative de l'État, des réunions européennes et la recherche d'une stratégie partagée anticipant le long terme. Le lobbying organisé et permanent auprès de la Commission et du Parlement européen est essentiel. Il nécessite certes des moyens, mais surtout une organisation, les Français étant connus à Bruxelles pour être restés des « Gaulois ». L'État a une responsabilité forte pour structurer notre représentation.

11. Le coût de l'heure de conduite

C'est à court terme le chantier le plus urgent. Deux pistes non exclusives ont été proposées ci-dessus :

- la possibilité de ne pas inclure dans le temps de travail les temps de disponibilité, comme le permet la législation européenne ;
- la prise en compte de la loi TEPA pour redéfinir complètement la notion du temps de travail dans le transport routier.

L'État doit inviter les partenaires sociaux à entreprendre d'urgence ce chantier, en ne le dissociant pas de celui de l'évolution des salaires. Un délai de quelques mois est suffisant. Les résultats de ces négociations constituent un préalable à toute décision de l'État. De son côté, l'État doit procéder à une enquête auprès des pays membres de l'Union européenne pour valider le fait que la France est le seul pays à constater des temps de disponibilité par le signe du carré barré et s'il en était ainsi, adopter sans attendre des dispositions cohérentes avec celles des autres pays, en demandant à la Commission de revoir le règlement communautaire.

L'État doit également indiquer aux partenaires sociaux les limites en matière de décompte des heures supplémentaires pour l'application des dispositions de la loi TEPA.

Annexes

Annexe 1 - Composition du groupe Relations et évolutions sociales

1. Composition

Président

Georges Dobias, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées

Rapporteurs

Patrice Dupuy, chargé de mission au Centre d'analyse stratégique

Christine Raynard, chargée de mission au Centre d'analyse stratégique

Membres

Claude Abraham, président de la mission « Transports routiers de marchandises »

Dominique Auverlot, coordinateur de la mission « Transports routiers de marchandises »

Luc Baumstark, rapporteur général de la mission « Transports routiers de marchandises »

Jean-Jacques Becker, sous-directeur au service Économie, statistiques et prospective, MEDAD

Jean-Michel Crandal, sous-directeur à la Direction générale de la mer et des transports, MEDAD

Alain Gille, président du Conseil national des transports

Karine Gormon, Service économie, statistiques et prospective, MEDAD

Alain Gouteraux, inspecteur général du travail des transports, MEDAD

Michel Hirou, directeur du Comité national routier

Philippe Maler, adjoint au directeur général de la mer et des transports, MEDAD

Christian Proville, contrôleur général du travail des transports, MEDAD

Eddy Queval, chargé d'étude à la Direction générale du travail, MTRSS

Alain Rochebloine, chargé d'étude à la Direction générale du travail, MTRSS

Philippe Rossinot, chargé de mission au Centre d'analyse stratégique

Samy-Marc Saadia, ancien chef de l'Inspection générale du travail des transports

Jean-Marie Saunier, sous-directeur au Service économie, statistiques et prospective, MEDAD

Jacques Sicherman, président du Comité national routier

Marie-Françoise Simon-Rovetto, inspectrice générale de l'Équipement, Inspection générale du travail des transports
Valérie Ulrich, adjointe au chef de bureau, DARES

2. Personnalités auditionnées

Françoise Antignac, déléguée aux affaires européennes (AFTRI)

Frédéric Bérard, vice-président du transport routier (CFE-CGC)

Florence Berthelot, secrétaire générale (FNTR)

Georges Causse, président de la Commission des affaires sociales de l'International Road Transport Union (IRU)

Philippe Choutet, délégué général aux affaires sociales, Transport et Logistique de France (TLF)

Dominique Cornil, membre de la Commission exécutive fédérale CGT transports (CGT)

Jean-Paul Deneuveille, délégué général de la Fédération nationale des transports routiers (FNTR)

Jean Depraeter, président du Conseil métier Messagerie et Express TLF, directeur général adjoint de GEODIS

Thierry Douine, vice-président de la Fédération transport, Syndicat national de l'enseignement chrétien (CFTC)

Maxime Dumont, secrétaire général adjoint de l'Union fédérale route, Confédération française démocratique du travail (CFDT)

Marc Grolleau, président de l'Association française du transport routier international (AFTRI)

Michel Hirou, directeur du Comité national routier (CNR)

Jean-André Lasserre, chef de service, Association pour le développement de la formation transport (AFT)

Isabelle Le Goff, juriste (CFDT)

Dominique-Sophie Liot, secrétaire générale de la Confédération française de l'encadrement, Confédération générale des cadres (CFE-CGC)

Gilles Mathelié-Guinlet, secrétaire national (OTRE)

Jean-Pierre Morlin, président de l'Organisation des transports routiers européens (OTRE)

Olivier Mugnier, délégué général de l'Union des fédérations de transport (UFT)

Catherine Pons, présidente de l'Union nationale des organisations syndicales des transports routiers automobiles (UNOSTRA)

Marie-Françoise Simon-Rovetto, inspectrice générale de l'Équipement, Inspection générale du travail des transports

Patrick Vancraeyenest, membre de la Commission exécutive CGT transports (CGT)

Annexe 2 - Différence de champ de statistiques en matière d'emploi dans le TRM selon les sources

Les estimations d'emploi salarié du Service économie, statistiques et prospective du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables (SESP-MEDAD) dans le bilan social du TRM s'appuient sur les statistiques de l'UNEDIC. Ce sont des statistiques sectorielles au 31 décembre, qui permettent de ventiler les établissements et leurs effectifs selon l'activité économique principale de l'établissement¹.

Un **secteur** regroupe des *entreprises* de fabrication, de commerce ou de service qui ont la *même activité principale* (au regard de la nomenclature d'activité économique considérée). L'activité d'un secteur n'est donc pas tout à fait homogène et comprend des productions ou services secondaires qui relèveraient d'autres items de la nomenclature que celui du secteur considéré. Au contraire, une **branche** regroupe des *unités de production homogènes*, c'est-à-dire qui fabriquent des produits (ou rendent des services) qui appartiennent au même item de la nomenclature d'activité économique considérée².

L'activité économique d'une unité de production est le processus qui conduit à la fabrication d'un produit ou à la mise à disposition d'un service.

La nomenclature des activités économiques en vigueur en France est la nomenclature d'activités française (NAF rév. 1).

Dans la plupart des statistiques, on repère l'activité principale d'une entreprise ou d'une unité locale ou d'un établissement, il s'agit alors d'un classement par secteur.

Dans les statistiques relatives à la population active ou à l'emploi par activité, les individus sont classés selon l'activité principale de l'établissement ou de l'entreprise qui les emploie. Cet établissement peut être différent de celui où ils travaillent, en particulier pour les intérimaires, les salariés des entreprises de nettoyage, de service de maintenance de matériel.

L'activité principale exercée (APE) est déterminée en fonction de la ventilation des différentes activités de l'entreprise. Comme la valeur ajoutée des différentes branches d'activité est souvent difficile à déterminer à partir des enquêtes

1 - Cette annexe est une contribution à la mission TRM du SESP, le Service économie, statistiques et prospective du ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire.

2 - Source : <http://www.insee.fr>.

statistiques, c'est la ventilation du chiffre d'affaires ou des effectifs selon les branches qui est utilisée comme critère de détermination.

L'établissement est une unité de production géographiquement individualisée, mais juridiquement dépendante de l'entreprise. L'établissement, unité de production, constitue le niveau le mieux adapté à une approche géographique de l'économie.

Remarque : la population des établissements est relativement stable dans le temps et est moins affectée par les mouvements de restructuration juridique et financière que celle des entreprises.

L'entreprise est une unité économique, juridiquement autonome, organisée pour produire des biens ou des services pour le marché. On distingue :

- l'entreprise individuelle (personne physique) qui ne possède pas de personnalité juridique distincte de celle de la personne physique de son exploitant ;
- l'entreprise sociétaire, par exemple société anonyme (SA), société à responsabilité limitée (SARL).

Le champ d'étude du SESP a changé en 2006 (bilan de l'année 2005). Antérieurement, il portait sur l'activité « TRM restreint » et comprenait le TRM de proximité (code d'activité économique 602L) et le TRM interurbain (602M). Il porte désormais sur le « TRM élargi » et inclut la location avec conducteur (602P) et la messagerie et fret express (634A).

Les estimations d'emploi salarié de la Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle (CNPE), de l'Observatoire prospectif des métiers et des qualifications (OPTL) et de l'Association pour le développement et la formation dans les transports (AFT-IFTIM) en matière de formation et d'emploi salarié sont établies, quant à elles, à partir d'enquêtes menées auprès des entreprises entrant dans le champ d'application de la convention collective nationale des transports routiers et des activités auxiliaires des transports. Ce sont donc aussi des statistiques sectorielles mais dont le champ est différent de celui du SESP. Le tableau n° 57 compare les champs d'activité couverts selon les différentes sources.

Tableau n° 57

Les champs d'activité couverts par les différentes sources statistiques

Code APE	Libellé APE	TRM élargi (BS du TRM)	TRM restreint (BS du TRM)	Champ CNPE
« Activités Transport »				
601Z	Transports ferroviaires			
602A	Transports urbains de voyageurs			
602B	Transports routiers réguliers de voyageurs			X
602C	Téléphériques, remontées mécaniques			
602E	Transport de voyageurs par taxis			
602G	Autres transports routiers de voyageurs			X
602L	Transports routiers de marchandises de proximité	X	X	X
602M	Transports routiers de marchandises interurbains	X	X	X
602N	Déménagement			X
602P	Location de camions avec conducteur	X		X
603Z	Transports par conduites			
611A	Transports maritimes			
611B	Transports côtiers			
612Z	Transports fluviaux			
621Z	Transports aériens réguliers			
622Z	Transports aériens non réguliers			
631A	Manutention portuaire			
631B	Manutention non portuaire			
631D	Entreposage frigorifique			
631E	Entreposage non frigorifique			en partie
632A	Gestion d'infrastructures de transports terrestres			
632C	Services portuaires, maritimes et fluviaux			
632E	Services aéroportuaires			
634A	Messagerie, fret express	X		X
634B	Affrètement			X
634C	Organisation des transports internationaux			en partie
Hors champs « Activités Transport »				
641C	Autres activités de courrier			X
712A	Location d'autres matériels de transports terrestres			en partie
746Z	Enquêtes et sécurité			en partie
851J	Ambulances			X

BS : Bilan Social ; APE : activité principale exercée.

Source : MEEDDAT/SESP

Annexe 3 - La réglementation du temps de travail dans le TRM

1. Le temps de travail - généralités

1.1. En France

Historique

C'est au XIX^e siècle qu'apparaissent dans le droit français les premiers textes relatifs à la durée du travail. En 1841, même si ce texte n'a guère été appliqué, la loi fixe à 8 ans l'âge minimum des travailleurs et limite la durée journalière du travail des enfants de moins de 12 ans dans les industries mécanisées à huit heures et à douze heures pour ceux âgés entre 12 et 16 ans. En 1848, la durée journalière de travail des adultes dans les usines mécanisées est limitée à 12 heures maximum. Mais c'est au cours du XX^e siècle que la législation sur le temps de travail connaît sa plus forte évolution, la durée de travail hebdomadaire diminuant en parallèle de l'augmentation des congés payés.

1906 marquera le point de départ de la législation sur les temps de repos obligatoires avec l'institution du repos hebdomadaire. En 1919 sont instaurées la journée de huit heures et la semaine de 48 heures. En 1936, Léon Blum, président du Conseil, en application du programme du Front populaire, crée les congés payés (deux semaines à l'époque) et instaure les 40 heures hebdomadaires. Il faudra attendre 1956 pour que l'État mette en place la troisième semaine de congés payés. Au rythme d'environ une semaine supplémentaire par décennie, les congés payés atteindront quatre semaines en 1969 puis cinq semaines en 1982.

Accords de Matignon 1936

- Augmentation des salaires de 7 % à 15 %
- Mise en place des délégués syndicaux
- Créations de conventions collectives
- Pas de licenciement sans avis de l'inspecteur du travail

La semaine travaillée sera portée à 39 heures en 1982 (et la retraite fixée à 60 ans). Les lois Aubry I (1998) et II (2000) réduiront le temps de travail hebdomadaire à 35 heures dans les entreprises avec des aménagements particuliers.

Situation actuelle

Avec pour objectif premier la création d'emplois, la réduction du temps de travail (RTT) de 39 heures à 35 heures se fera en deux temps, avec la « loi Aubry »

du 13 juin 1998, puis en 2000 avec la « loi Aubry II ». La première est une loi d'orientation et d'incitation (sous forme d'allègement de charges) qui fournit le cadre général de la semaine de travail réduite. La seconde, « loi Aubry II » du 19 janvier 2000 relative à la « réduction négociée du temps de travail », en précise les formes et laisse aux entreprises le soin d'en régler les modalités pratiques suite à des négociations collectives par secteur d'activité ou par entreprise. En particulier, elle statue sur le régime des heures supplémentaires effectuées entre la 35^e et la 39^e heure (art. 5) sur une semaine civile, unité de décompte des heures supplémentaires, qui démarre du lundi 0 h et finit le dimanche 24 h (sauf accord d'entreprise qui peut opter pour une semaine du dimanche 0 h au samedi 24 h).

Chaque heure supplémentaire effectuée entre 35 et 39 heures donne droit à une bonification de 25 % dont la forme décidée par négociation collective peut être soit financière, soit basée sur une récupération de temps. Le régime des heures effectuées au-delà de 39 heures est également modifié puisque le seuil d'application de la majoration de 50 % est abaissé de la 48^e à la 44^e heure. La « loi Aubry II » fixe le contingent annuel d'heures supplémentaires à 130 heures et à 44 heures la durée hebdomadaire de travail, calculée sur une période de douze semaines consécutives, 46 heures suite à une convention ou accord collectif de branche (art. 6), la durée du travail sur une année étant plafonnée à 1 600 heures (art. 8).

L'assouplissement des 35 heures est réalisé par la « loi Fillon » du 18 janvier 2003 relative au salaire, au temps de travail et au développement de l'emploi, qui permet notamment de fixer le contingent annuel d'heures supplémentaires (relevé faute d'accords à 180 heures) et leurs taux de majoration par des accords de branche. La « loi Fillon » prévoit que le taux de majoration des heures supplémentaires puisse être, dans le cadre d'un accord de branche, fixé à 10 %. En l'absence d'accord, le taux de majoration par défaut est fixé à 25 % pour les huit premières heures supplémentaires et 50 % au-delà.

1.2. En Europe

En 1993, la réalisation du marché unique a été l'occasion d'harmoniser le temps de travail des salariés européens. La directive de 1993 (1993/104/CE) fixe à 48 heures la durée hebdomadaire maximale de travail (y compris les heures supplémentaires). Elle prévoit que la durée moyenne de travail hebdomadaire est calculée par rapport à une durée de référence de 4 mois au maximum. Il est assorti d'un temps de repos de 11 heures minimum et de 4 semaines minimum de congés annuels payés. Cette directive s'applique à tous « les secteurs d'activités, privés ou publics [...] à l'exception des transports (routiers, aériens, ferroviaires, maritimes ou fluviaux et lacustres), de la pêche maritime, d'autres activités en mer, ainsi que des activités des médecins en formation ».

La directive 2003/88/CE relative à « certains aspects de l'aménagement du temps de travail » complète la précédente et s'applique à tous les secteurs d'activité (privés et

publics) sauf les gens de mer, avec quelques exceptions : en particulier, les articles 3, 4, 5 et 8 relatifs aux repos journalier, temps de pause, repos hebdomadaire et durée du travail de nuit, ne s'appliquent pas aux travailleurs mobiles.

Le temps de travail est ainsi défini : « Toute période durant laquelle le travailleur est au travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de son activité ou de ses fonctions, conformément aux législations et aux pratiques nationales ».

La période nocturne est une période d'au minimum 7 heures (max. 8 h/24 h), telle que définie par la législation nationale, comprenant l'intervalle compris entre 24 h et 5 h.

Lorsque le temps de travail journalier excède 6 heures, un temps de pause est obligatoire, dont les modalités sont fixées par la législation nationale ou les conventions collectives.

La directive fixe le repos journalier minimal à 11 heures consécutives sur 24 heures. Le repos hebdomadaire minimal est fixé à 24 heures consécutives au cours de chaque période de 7 jours (la période de référence ne dépassant pas 14 jours).

2. Temps de travail dans le transport

2.1. En France

Historique

■ Décret Fiterman

Les dispositions spécifiques à la durée du travail des conducteurs résultent du décret n° 83-40 dit « décret Fiterman » du 26 janvier 1983 relatif aux modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier. Reprenant certains dispositifs déjà en place, ce décret avait, à l'époque, confirmé et précisé l'application de modalités particulières, spécifiques à la catégorie des conducteurs, telles que les durées d'équivalences (conducteurs marchandises « courte distance ») et le temps à disposition (conducteurs marchandises « grands routiers » et voyageurs). Les nombreuses notions et distinctions entre les catégories de conducteurs (marchandises, voyageurs, déménagement, entretien, etc.), le temps de travail ou de service et les temps de repos ou coupures rémunérés selon leurs juxtapositions avec le temps de travail, assorties de nombreuses possibilités de modifications (après avis du comité d'entreprise), aboutissent à une situation extrêmement complexe où le calcul du temps de travail (et donc sa rémunération) devient très difficile.

Le décret Fiterman définit ainsi la durée du travail effectif, égale à « l'amplitude de la journée de travail diminuée de la durée totale des interruptions dites « coupures » et du temps consacré aux repas, à l'habillage et au casse-croûte. »

La notion de « temps à disposition » apparaît et correspond aux « périodes de simple présence, d'attente ou de disponibilité, passées sur le lieu de travail ou sur le véhicule, pendant lesquelles le personnel ne dispose pas librement de son temps mais reste à disposition de l'employeur. Ce temps de disposition est compté comme travail effectif pour une fraction égale à deux tiers (équippede d'une personne).

Le temps passé au service de l'employeur sur une journée de 12 heures (13 heures lorsque la durée de travail effectif excède 10 heures) est fixé ainsi :

- sur une semaine isolée : 55 heures par semaine ;
- sur une période de deux semaines : 52 heures par semaine en moyenne ;
- sur une période de 12 semaines : 50 heures par semaine en moyenne.

■ Le contrat de progrès

Constatant le non-respect de ce décret, le contrat de progrès prévoit un certain nombre de mesures destinées à revenir dans la légalité du temps de travail : l'accord social du 23 novembre 1994 envisage ainsi une réduction progressive des horaires de travail, grâce notamment à des négociations et à des accords dans les entreprises et à la baisse des charges sociales pour les entreprises qui s'inscriraient loyalement dans le contrat de progrès. Auparavant, il n'était pas rare que les conducteurs travaillent plus de 60 heures dans la semaine.

La mise en place du contrat de progrès supposait des négociations et des accords dans les entreprises : elle s'est cependant traduite par de nombreux conflits locaux et a débouché sur la constatation selon laquelle seules 30 % à 35 % des entreprises mettaient en œuvre l'accord social de novembre 1994¹.

■ Le décret de 1996

L'épisode de novembre 1996 a débouché sur un accord sur le congé de fin d'activité, mais n'a pas permis de trouver de terrain d'entente sur la question du temps de travail, pour laquelle le gouvernement a dû prendre un décret : la question était de fixer le volume maximum des heures qui, comprises dans l'amplitude, pouvaient être considérées comme non travaillées, et donc non rémunérées. Le décret du 19 décembre 1996 fixe ainsi le principe d'un seuil maximal aux heures pouvant ne pas être rémunérées.

■ Les décrets « Gaysot I » et « Gaysot II »

Cette situation a été abrogée par la « loi Aubry » sur les 35 heures et son application aux secteurs du transport avec le décret n° 2000-69 (dit « Gaysot I ») du 27 janvier 2000 qui modifie le décret du 26 janvier 1983. Il fixe à 56 heures la durée de travail hebdomadaire maximum pour les conducteurs longue distance

1 - Le bilan des mesures du contrat de progrès, nécessitant l'intervention de l'État, figure dans le volume 1 de ce rapport *Pour une régulation durable du transport routier de marchandises*, en annexe 4 (les mesures dépendant des partenaires sociaux ne sont pas intégrées dans ce bilan).

sur une semaine isolée (cet élément sera jugé contraire au code du travail) et fixe le temps de service à 39 heures (grands routiers ou longues distances) ou 169 heures par mois, 37 heures (160 heures/mois) pour les autres personnels roulants. Les ambiguïtés juridiques posées par le décret « Gaysot I » et les problèmes induits dans le secteur du transport aboutiront à la rédaction d'un nouveau décret « Gaysot II » du 25 avril 2002 n° 2002-622 relatif à la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises.

■ Le décret n° 2005-306

La transposition de la directive européenne 2002/15/CE relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier de marchandises a été réalisée par le décret n° 2005-306 du 31 mars 2005. Mais, saisi par la plupart des organisations syndicales, le Conseil d'État en décide l'annulation jugeant que les modifications apportées par le décret relevaient de sa compétence. Ce décret fixe la durée du temps de service pour les grands routiers à 43 heures par semaine (ou 556 heures par trimestre), pour les courtes distances à 39 heures par semaine (ou 507 heures par trimestre). La durée de temps de service maximale hebdomadaire sur une semaine isolée est fixée à 56 heures pour les grands routiers, 52 heures pour les autres personnels roulants, et 48 heures pour les conducteurs de messagerie et convoyeurs de fonds.

Situation actuelle

Reste en vigueur le décret n° 83-40 consolidé par le décret n° 2007-13 du 4 janvier 2007 relatif aux « modalités d'application des dispositions du code du travail concernant la durée du travail dans les entreprises de transport routier de marchandises »¹.

La durée hebdomadaire du travail des personnels roulants peut être calculée sur une durée supérieure à la semaine, égale à 3 ou 4 mois (après accord collectif).

En vue d'adapter la définition du temps de travail aux secteurs du transport routier, l'article 5 définit notamment la durée de travail effectif comme le « temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à ses occupations personnelles ». Il s'agit de l'amplitude de la journée de travail (durée entre deux repos journaliers successifs ou entre un repos hebdomadaire et le repos journalier précédent ou suivant – art. 6), diminuée de la durée totale des coupures et du temps consacré aux repas, à l'habillage et aux casse-croûte (sous réserve que ces temps soient des temps libres – code du travail, article L 212.4).

1 - Modifié en 1992 (décret n° 92-752 du 03.08.1992 ; JO du 05.08.1992) ; en 1993 (décret n° 93-262 du 26.02.1993 ; JO du 28.02.1993) ; en 1996 (décret n° 96-1082 du 12.12.1996 ; JO du 13.12.1996) ; en 1998 (décret n° 98-59 du 29.01.1998 ; JO du 31.01.1998) ; en 2000 (décret n° 2000-69 du 27.01.2000 ; JO du 28.01.2000) ; en 2001 (annulation partielle par décision du Conseil d'État du 30.11.2001 ; JO du 09.02.2002) ; en 2002 (décret n° 2002-622 du 25.04.2002 ; JO du 28.04.2002) ; en 2005 (décret n° 2005-306 du 31.03.2005 ; JO du 01.04.2005) ; en 2007 (décret n° 2007-13 du 04.01.2007).

Le décompte du temps de travail dans le secteur du transport n'est pas seulement calculé sur une base hebdomadaire, mais peut également l'être de façon mensuelle, trimestrielle, voire quadrimestrielle par accord d'entreprise (voir le temps de service).

2.2. En Europe

La directive 2002/15/CE (qui exclut les travailleurs indépendants) fixe « *des prescriptions minimales relatives à l'aménagement du temps de travail afin d'améliorer la protection de la sécurité et de la santé des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier ainsi que la sécurité routière et de rapprocher davantage les conditions de concurrence* ».

Le temps de travail est décompté dès lors que le personnel mobile est à son poste de travail (ou à disposition de l'employeur) et exerce les activités suivantes :

- conduite ;
- chargement/déchargement ;
- assistance aux passagers ;
- nettoyage, entretien technique ;
- toutes démarches pour la sécurité du véhicule ou pour remplir les réglementations (monitoring, démarches administratives, etc.) ;
- périodes durant lesquelles l'employé ne peut pas disposer librement de son temps (exemple : attentes de (dé)chargement).

Le temps de travail hebdomadaire moyen est fixé à 48 heures et limité au maximum à 60 heures sur une période d'une semaine (du lundi 0 h au dimanche 24 h).

La période nocturne consiste en toute période d'au moins 4 heures, telle que définie par la législation nationale entre 0 h et 7 h, avec un maximum de dix heures par 24 heures.

La directive 2002/15/CE impose que les personnels mobiles ne travaillent pas plus de 6 heures sans un temps de pause¹ qui consiste au minimum à 30 minutes sur un temps de travail total compris entre 6 heures et 9 heures, et à 45 minutes au-delà de 9 heures, qui peuvent être scindées en périodes de 15 minutes. Après 4 heures 30 de temps de conduite, le temps de repos obligatoire est de 45 minutes, fragmentables en 15 minutes minimum suivies d'une pause de 30 minutes minimum.

Par ailleurs, la directive 2002/15/CE définit le temps de disponibilité comme des périodes autres que les temps de pauses et de repos durant lesquelles le

¹ - D'après le règlement 561/2006/CE, il s'agit de toute période pendant laquelle un conducteur n'a pas le droit de conduire ou d'effectuer d'autres tâches – i.e. toute activité, à l'exception de la conduite, définie comme temps de travail à l'article 3a) 2002/15/CE – et qui doit uniquement lui servir à se reposer.

travailleur mobile n'est pas obligé de rester à son poste mais doit être disponible pour reprendre le travail à tout instant. Cela inclut le temps d'accompagnement du véhicule lors d'un transport ferry ou train, si ce temps n'est pas considéré comme un temps de repos, les périodes aux frontières et les interdictions de circulation, le temps passé par le second conducteur sur le siège passager ou la couchette lorsque le véhicule est en mouvement.

3. Temps de conduite

3.1. En France

À partir du 11 avril 2007, le règlement européen 561/2006 relatif à « l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route » entre en vigueur en France et fixe le temps maximal hebdomadaire de conduite à 56 heures sur une semaine isolée.

3.2. En Europe

Le règlement 561/2006/CE¹ « fixe les règles relatives aux durées de conduite, aux pauses et aux temps de repos qui doivent être observés par les conducteurs assurant le transport de marchandises et de voyageurs par route afin d'harmoniser les conditions de concurrence entre les modes de transport terrestre, en particulier en ce qui concerne le secteur routier, et d'améliorer les conditions de travail et la sécurité routière. Le présent règlement vise également à promouvoir de meilleures pratiques de contrôle et d'application des règles par les États membres et de meilleures méthodes de travail dans le secteur du transport routier ».

La durée de conduite s'applique entre le moment où le conducteur se met au volant après un temps de repos ou une pause et le moment où il observe un temps de repos ou une pause. Elle peut être continue ou fragmentée. La durée de conduite journalière² est fixée à 9 heures. Elle peut être étendue à 10 heures

1 - Exceptions : ligne de TR passagers < 50 km ; vitesse max. 40 km ; véhicules militaires/polices/pompiers, etc. ; utilisation aide humanitaire, sauvetage, urgence ; véhicules spécialisés affectés à des missions médicales ; véhicules de dépannage opérant dans un rayon de 100 km de leurs points d'attache ; véhicules subissant des essais sur route à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien et véhicules neufs ou transformés non encore mis en service ; véhicules ou un ensemble de véhicules d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 7,5 tonnes utilisés pour le transport de marchandises à des fins non commerciales ; véhicules commerciaux, qui ont un caractère historique, conformément à la législation de l'État membre dans lequel ils sont conduits, et qui sont utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises à des fins non commerciales.

2 - Art. 11 : Dérogation : chaque État membre peut, dans le cas de transports par route effectués entièrement sur son territoire, prévoir des durées minimales plus longues pour les pauses et les temps de repos ou des durées de conduite plus courtes que celles prévues aux articles 6 à 9. Ce faisant, les États membres tiennent compte des conventions collectives ou autres accords entre

dans une limite de deux fois par semaine. Le règlement impose au conducteur une pause ininterrompue d'au moins 45 minutes après un temps de conduite de 4 heures 30.

Le temps de repos journalier est fixé par le règlement 561/2006/CE à un minimum normal de 11 heures et réduit entre 9 heures et 11 heures par 24 heures. Le temps de repos hebdomadaire minimum normal est de 45 heures, pouvant être réduit au minimum jusqu'à 24 heures consécutives une fois toutes les deux semaines (sous réserve de l'article 8 §6, 561/2002/CE)¹. Le règlement prévoit que les travailleurs mobiles ne peuvent bénéficier de plus de trois temps de repos journaliers réduits entre deux temps de repos hebdomadaire. Par ailleurs, un temps de repos journalier peut être prolongé pour devenir un temps de repos hebdomadaire normal ou réduit.

À partir du 11 avril 2007, le règlement CE/561/2006 entre en vigueur en remplacement du règlement CEE/3820/85 de 1985 et fixe la durée *maximale* hebdomadaire de conduite à 56 heures, dans la limite de 90 heures sur deux semaines cumulées.

4. Temps de service en France

Actuellement, le décret n° 2007-13 (version consolidée du décret n° 83-40 du 26 janvier 1983) définit le temps de service comme « la durée du temps passé au service de l'employeur » (art. 5-3°).

La durée légale hebdomadaire de service est fixée par le décret n° 2007-13 à :

- 43 heures pour les grands routiers (559 heures/trimestre) – y compris 8 heures d'« heures équivalence » ;
- 39 heures pour les autres personnels roulants, à l'exception des conducteurs de messagerie et des convoyeurs de fonds (507 heures/trimestre) – y compris 4 heures d'« heures équivalence » ;
- 35 heures pour les conducteurs de messagerie et les convoyeurs (455 heures/trimestre).

L'accord social de novembre 1994 définit le temps de service comme « le temps passé par les personnels de conduite au service de l'entreprise, dans l'exercice de leur métier ». À ce titre, sont pris en compte pour 100 % de leur durée :

partenaires sociaux pertinents. Toutefois, le présent règlement reste applicable aux conducteurs effectuant des opérations de transport international.

1 - Par dérogation à l'article 8, lorsqu'un conducteur accompagne un véhicule transporté par un navire transbordeur ou par train, et qu'il prend en même temps un temps de repos journalier normal, ce temps de repos peut être interrompu au maximum deux fois par d'autres activités dont la durée totale ne dépasse pas une heure. Pendant ce temps de repos journalier normal, le conducteur dispose d'une couchette.

- les temps de conduite ;
- les temps d'autres travaux, tels que chargement, déchargement, entretien du véhicule, formalités administratives, etc. ;
- les temps à disposition, tels que surveillance des opérations de chargement et de déchargement sans y participer, et/ou temps d'attente, durant lesquels, bien que n'étant pas tenu de rester à son poste, le conducteur ne peut disposer librement de son temps.

En revanche, n'est pas pris en compte au titre du temps de service l'ensemble des interruptions, repos, pendant lesquels le conducteur n'exerce aucune activité et dispose librement de son temps. En ces termes, le temps de service français s'apparente au temps de travail effectif défini dans l'article 5 du décret n° 83-40 comme le « temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à ses occupations personnelles ». La nuance tient dans le caractère temporel plus précis de la définition du temps de travail effectif puisqu'il est égal à l'amplitude de la journée de travail (durée entre deux repos journaliers successifs ou entre un repos hebdomadaire et le repos journalier précédent ou suivant – art. 6), diminuée de la durée totale des coupures et du temps consacré aux repas, à l'habillage et aux casse-croûte. La notion d'amplitude du décret n° 83-40 permet un découpage du temps de travail et donc de légiférer sur une partie du temps de service ; elle était fixée initialement (27 janvier 1983) à 12 heures (14 heures dans les cas exceptionnels tels que les urgences).

Le cadre plus général du temps de service semble être en France spécifiquement orienté vers les personnels roulants compte tenu du découpage difficile de leur temps de travail. L'article 7 du décret n° 2007-13 le précise en ces termes : § 1 : « la durée quotidienne du travail effectif considérée isolément ne peut excéder dix heures » ; § 2 : « pour le personnel roulant, la durée quotidienne du temps de service peut être supérieure » à celle fixée dans le § 1 ci-dessus.

Pour décompter les temps de service, la manipulation du sélecteur de temps du chronotachygraphe ou de tout autre appareil d'informatique embarquée est la règle, aussi bien pour apprécier les temps de conduite que les temps autres que la conduite et les temps de repos ; cette manipulation est promue par les employeurs comme par les représentants du personnel.

La durée de temps de service maximale hebdomadaire sur une semaine isolée est fixée à :

- 56 heures pour les grands routiers ;
- 52 heures pour les autres personnels roulants ;
- 48 heures pour les conducteurs de messageries et les convoyeurs.

La durée de temps de service maximale hebdomadaire sur trois ou quatre mois (après accord¹) est fixée à :

- 53 heures (689 h/trimestre, 918 h/quadrimestre) pour les grands routiers ;

1 - Selon le décret n° 83-40 consolidé par le décret n° 2007-13, la semaine est la période comprise entre 0 h le lundi et 24 h le dimanche ; le trimestre est toute période de 3 mois débutant les 1^{er} janvier, 1^{er} avril, 1^{er} juillet ou 1^{er} octobre ; les quadrimestres sont des périodes de quatre mois débutant les 1^{er} janvier, 1^{er} mai ou 1^{er} septembre.

- 50 heures (560 h/trimestre, 866 h/quadrimestre) pour les autres personnels roulants ;
- 44 heures (572 h/trimestre, 762 h/quadrimestre) pour les conducteurs de messageries et les convoyeurs.

Les heures d'équivalence incluent les temps d'attente pendant lesquels les conducteurs ne peuvent disposer librement de leur temps (cf. temps de travail).

Le régime des heures supplémentaires s'applique à toutes heures travaillées au-delà de la durée légale hebdomadaire de service.

Annexe 4 - Temps de conduite et de repos : contraintes et opportunités

Contribution de la Fédération nationale des transports routiers à la mission Transport routier de marchandises

Le règlement 561/2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route abroge l'ancien règlement 3820/85 sur les temps de conduite et de repos et modifie le règlement 3821/2006 sur le dispositif de contrôle.

Publié le 11 avril 2006 au Journal officiel des Communautés européennes, il est devenu applicable pour le dispositif de contrôle électronique 21 jours après sa publication. Pour les temps de conduite et de repos, il deviendra applicable le 11 avril 2007. À partir du 1^{er} janvier 2008, le contrôle des temps de conduite et de repos se fera sur le jour du contrôle et les 28 jours qui précèdent.

D'application immédiate, ce règlement n'a pas besoin d'être transposé en droit national pour devenir effectif, à la différence d'une directive comme la directive Contrôles ou la directive 2002/15 sur le temps de travail des conducteurs (qui a été transposée en droit français par le décret du 31 mars 2005).

Ce règlement européen risque de bouleverser les exploitations des entreprises non pas tant dans les durées qu'il édicte pour les temps de conduite ou de repos, mais parce qu'il qualifie certains temps – comme le fait la directive Temps de travail – d'une façon qui s'avère parfois contradictoire avec la qualification française de ces temps.

Or, si une transposition de directive en droit français permet de tenir compte des impératifs juridiques d'un pays, un règlement européen n'offre pas une telle souplesse. De fait, il apparaît que le règlement européen bouleverse la façon dont le système juridique français appréhendait jusqu'à présent le temps de travail des conducteurs et sa gestion par les entreprises.

Par ailleurs, dans la mesure où il a été souhaité que les dispositions de ce règlement soient cohérentes avec les dispositions de la directive Temps de travail des conducteurs, les deux textes européens sont cohérents entre eux. Mais le règlement européen n'est pas forcément cohérent avec la transposition de la directive qui en a été faite dans certains pays, notamment en France.

Ce décalage risque de poser de sérieux problèmes d'exploitation par les entreprises. Il fragilise l'équilibre qui a été trouvé lors de notre transposition de la directive Temps de travail. Il remet singulièrement en cause les habitudes prises et par les entreprises et par les conducteurs depuis plus de vingt ans.

Il importe ici de préciser que les remises en cause en question auront pour effet de poser clairement l'enjeu mis en avant par la FNTR depuis de nombreuses années : il faut impérativement que le système juridique français du transport routier soit mis en perspective avec les dispositions européennes. Cela n'ira pas sans heurt notamment au niveau social, car la conception extensive du temps de travail qui a été adoptée depuis 1994 est clairement remise en cause.

Il est tout aussi important de préciser que les autres États membres voient ce même règlement européen avec tout autant de méfiance, car il est nettement plus sévère à l'égard de pays qui avaient une conception plus réductrice de ce que pouvait être le temps de travail des conducteurs routiers.

Ce règlement est un facteur d'harmonisation important car il réaligne nos concurrents à un niveau proche du nôtre. Mais, il appartient également à la France de se mettre elle aussi à niveau.

Dans ces conditions, ce nouveau règlement social européen présente donc des contraintes immédiates, mais aussi une opportunité : la reconnaissance du régime du travailleur mobile, tel que la FNTR l'a porté depuis de nombreuses années.

La présente note a pour vocation de poser les problématiques et d'apporter des premiers éléments de réponse.

1. Le préalable pour comprendre les enjeux : la notion française de temps de service et son incidence sur la durée du travail

Depuis 1994, date du Contrat de progrès et de l'accord du 12 novembre 1994, la France présente une particularité unique en Europe en ce qui concerne le temps de travail des conducteurs : les conducteurs sont rémunérés pour leur temps de service passé au service de l'employeur. C'est une notion plus large que le « temps de travail effectif » prévu par le code du travail. Tous les temps sont donc et comptés et payés, y compris les temps d'inactivité comme les temps d'attente par exemple. Notion unique car, dans d'autres pays européens, ces temps, s'ils peuvent être payés, ne sont pas décomptés dans le temps de travail.

Le compteur « temps » tourne donc beaucoup plus vite en France qu'ailleurs en Europe, et ce compteur, du fait des législations sur la réduction du temps de travail intervenues à la fin des années 1990, fait survenir plus vite les heures supplémentaires et les repos compensateurs. Pour pallier cet inconvénient, les partenaires sociaux, puis les pouvoirs publics, ont mis en place un système « d'équivalences » au terme duquel selon la catégorie de conducteurs, 43 heures de temps de service pour les « grands routiers » ou 39 heures de temps de service

pour les conducteurs « courte distance » équivalaient à la durée de 35 heures prévues par le code du travail. Ces heures d'équivalence étaient rémunérées à un taux majoré. L'avantage des équivalences, c'est qu'elles décalaient d'autant le seuil à partir duquel on considérait que les conducteurs effectuaient des heures supplémentaires, donnant lieu à une nouvelle majoration de salaire et à des repos compensateurs.

En 2002, une directive européenne 2002/15 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier apportait un premier élément commun d'harmonisation de la durée du travail des conducteurs en Europe. Cette directive reconnaissait la spécificité de l'activité mobile, car elle prévoyait pour ces personnels un régime différent de celui qui avait été envisagé dans la directive générale concernant le temps de travail en Europe. Les caractéristiques de cette directive étaient les suivantes :

- le temps de travail des conducteurs ne devait pas dépasser en moyenne sur une période de quatre mois une durée de 48 heures par semaine ;
- la durée de travail sur une semaine isolée pouvait atteindre 60 heures à condition de ne pas dépasser la durée moyenne prévue plus haut ;
- le travail de nuit des conducteurs était encadré de façon plus légère que dans la directive générale.

Mais surtout, la définition même du temps de travail était arrêtée à un niveau européen. Et il est apparu que le temps européen n'était pas le temps français....

Une nouvelle catégorie de temps est apparue en Europe : les temps de disponibilité :

- les périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu de rester à son poste de travail mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux.

Sont notamment considérées comme temps de disponibilité les périodes pendant lesquelles le travailleur mobile accompagne un véhicule transporté par ferry-boat ou par train ainsi que les périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation. Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance par le travailleur mobile, c'est-à-dire soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux et/ou définies par la législation des États membres ;

- pour les travailleurs mobiles conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.

Ces temps ne sont pas connus en droit français bien qu'ils se rapprochent des astreintes, car ils sont d'ores et déjà clairement intégrés dans notre temps de travail, dans la mesure où le salarié reste à disposition de son employeur.

Au moment de transposer la directive en droit français, la question s'est posée de savoir s'il fallait ou non conserver la notion de temps de service. Socialement, il n'était pas envisageable de revenir sur cette notion. Mais conserver la notion de temps de service signifiait également la conservation des équivalences. En

effet, le risque était grand de voir les pouvoirs publics français inclure la notion de temps de service (plus large) dans les temps de travail européens, ce qui aurait été très défavorable à la profession.

La transposition de la directive en France a donc conservé la notion de temps de service, la notion d'équivalences. En conséquence, les temps retenus comme durées moyennes de travail sur trois mois sont plus longues que ce qui est affiché dans la directive européenne. Ainsi, un grand routier pourra faire une moyenne de temps de service de 53 heures par semaine et un conducteur « courte distance » 50 heures par semaine sur une période de trois mois.

La transposition a été formellement réalisée par le décret du 31 mars 2005 qui a modifié le décret n° 83-40. Ce décret a été attaqué par les organisations syndicales devant le Conseil d'État.

2. Le rapport entre le temps de travail et les temps de conduite et de repos

Il est essentiel de bien saisir ce que signifie le temps de travail en France pour mieux percevoir en quoi le règlement européen bouleverse la donne. En France, dans le transport routier on ne parle pas de temps de travail mais de « temps de service ». Certes, ce temps se réfère à la notion de temps de travail effectif française¹.

Le temps de service a été pour la première fois défini dans l'accord collectif du 23 novembre 1994 : l'objectif des parties signataires de l'accord était de prendre en compte les temps passés par les personnels de conduite au service de l'entreprise, dans l'exercice de leur métier.

L'ensemble de ces temps, ou temps de service, comprend par nature des périodes d'activité d'intensité variable. À ce titre, sont pris en compte pour 100 % de leur durée :

- les temps de conduite ;
- les temps d'autres travaux, tels que chargement, déchargement, entretien du véhicule, formalités administratives... ;
- les temps à disposition tels que surveillance des opérations de chargement et déchargement, sans y participer, et/ou temps d'attente, durant lesquels, bien que n'étant pas tenu de rester à son poste, le conducteur ne peut disposer librement de son temps ;
- en revanche, n'est pas pris en compte au titre du temps de service l'ensemble des interruptions, repos, temps pendant lesquels le conducteur n'exerce aucune activité et dispose librement de son temps.

1 - Temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles.

Ce temps de service a ensuite vu sa durée définie par voie réglementaire et a pris en compte des « équivalences » (considérées comme temps improductifs), ce qui permettait de fixer des durées de temps de service, équivalentes à la durée légale du travail de 35 heures, différentes selon les catégories de conducteurs.

La transposition de la directive Temps de travail a ensuite permis de calculer les durées de temps de service sur 3 ou 4 mois par accord d'entreprise, ce qui a permis de déclencher plus tardivement le compteur des heures supplémentaires.

Le tableau n° 58 résume ces dispositions.

Tableau n° 58
Temps de travail, temps de conduite et temps de repos,
dispositions françaises et européennes

	France	Europe
Travail Principes généraux	Temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à des occupations personnelles.	Toute période comprise entre le début et la fin du travail, durant laquelle le travailleur mobile est à son poste de travail, à la disposition de l'employeur et dans l'exercice de ses fonctions ou de ses activités. Le temps consacré à toutes les activités de transport routier.
Qualification	<ul style="list-style-type: none"> - Temps de conduite ; - autres travaux (chargement, déchargement, entretien du véhicule, formalités administratives... ; - temps à disposition (surveillance des opérations de chargement et déchargement) et temps d'attente, durant lesquels, bien que n'étant pas tenu de rester à son poste, le conducteur ne peut disposer librement de son temps. 	<ul style="list-style-type: none"> - Conduite ; - chargement et déchargement ; - (assistance aux passagers à la montée et à la descente du véhicule ; TRV) ; - nettoyage et entretien technique ; - travaux divers : <ul style="list-style-type: none"> - sécurité du véhicule ; - formalités administratives avec les autorités policières, douanières, les services de l'immigration, etc. ; - obligations légales ou réglementaires directement liées au transport spécifique en cours, y compris le contrôle des opérations de chargement et déchargement ; - périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu d'être à son poste de travail, prêt à entreprendre son travail normal, assurant certaines tâches associées au service, notamment les périodes d'attente de chargement ou de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance (soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux et/ou définies par la législation des États membres).

	France	Europe
Non travail	<p>Interruptions. Repos. Temps pendant lesquels le conducteur n'exerce aucune activité et dispose librement de son temps.</p>	<p>Pauses. Repos. Temps de disponibilité : - périodes autres que celles relatives aux temps de pause et aux temps de repos durant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux : - accompagnement d'un véhicule transporté par ferry-boat ou par train ; - périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation. Ces périodes et leur durée prévisible doivent être connues à l'avance (avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux et/ou définies par la législation des États membres) ; - pour les travailleurs mobiles conduisant en équipe, le temps passé pendant la marche du véhicule à côté du conducteur ou sur une couchette.</p>

Source : FNTR

Comme on le voit, de subtiles différences existent entre le temps de service français et le temps de travail des conducteurs mobiles en Europe ; la principale est bien ce temps de disponibilité.

En Europe, c'est un temps durant lequel le conducteur n'est pas tenu de rester à son poste mais doit demeurer disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux. Ce n'est pas vraiment un temps de pause ou de repos, mais ce n'est pas du travail.

En France, ce temps est qualifié de temps à disposition. Même si le conducteur n'est pas tenu de rester à son poste, dès lors qu'il ne peut pas disposer librement de son temps et doit rester disponible pour reprendre la conduite ou d'autres travaux, on doit considérer qu'il est en temps de travail.

Cette distinction prend tout son intérêt notamment pour les temps d'attente :

- en Europe, si leur durée est prévisible, ils sont exclus du temps de travail et ne sont pas décomptés à ce titre. Ils ne sont pas non plus du temps de repos. Ce sont des temps de disponibilité, ni travail, ni repos. Ces temps constituent la particularité de cette directive par rapport à la directive générale, qui ne connaît que les temps de travail et de repos ;





- en France, ces temps, qu'ils soient connus à l'avance ou non, doivent être gérés comme du temps de travail, dans l'hypothèse où le salarié ne peut pas librement disposer de son temps¹.

Or, ces différences prennent un relief particulier quand on sait que le nouveau règlement social européen 561/2006 qui abroge l'ancien règlement 3820/85 sur les temps de conduite et de repos et modifie le règlement 3821/85 sur le dispositif de contrôle, se réfère expressément à la directive 2002/15 sur le temps de travail des conducteurs pour déterminer ensuite comment on manipule le chronotachygraphe.

3. La manipulation du chronotachygraphe

Le règlement 3821/85 dans sa nouvelle rédaction est d'une grande simplicité. Les conducteurs « *portent sur les feuilles d'enregistrement les modifications nécessaires lorsque plus d'un conducteur se trouve à bord du véhicule, de telle sorte que les informations visées à l'annexe I, rubrique II, points 1 à 3, soient enregistrées sur la feuille du conducteur qui tient effectivement le volant.* » En outre :

« 3. Les conducteurs :

- veillent à la concordance entre le marquage horaire sur la feuille et l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule ;
- actionnent les dispositifs de commutation permettant d'enregistrer séparément et distinctement les périodes de temps suivantes :
 - a) sous le signe  : le temps de conduite ;
 - b) par « autre tâche », on entend toute activité autre que la conduite, définie à l'article 3, point a) de la directive 2002/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2002 relative à l'aménagement du temps de travail des personnes exécutant des activités mobiles de transport routier, ainsi que toute activité accomplie pour le même ou un autre employeur dans le secteur du transport ou en dehors ; ces activités sont enregistrées sous le signe  ;
 - c) la « disponibilité », définie à l'article 3, point b), de la directive 2002/15/CE, est enregistrée sous le signe  ;
 - d) sous le signe  : les interruptions de conduite et les périodes de repos journalier.

(...)

5. Le conducteur doit porter sur la feuille d'enregistrement les indications suivantes :

- a) ses nom et prénom au début d'utilisation de la feuille ;
- b) la date et le lieu au début et à la fin d'utilisation de la feuille. »


1 - Dans la pratique, certaines entreprises considèrent que le début de ces temps d'attente peut être utilisé au titre de l'interruption de conduite, d'autres ont parfois une conception un peu extensive de la faculté pour le conducteur de disposer librement de son temps et considèrent que le chronotachygraphe doit être positionné sur la position « lit ».


Ancienne version


3. Les conducteurs :

- veillent à la concordance entre le marquage horaire sur la feuille et l'heure légale du pays d'immatriculation du véhicule ;

- actionnent les dispositifs de commutation permettant d'enregistrer séparément et distinctement les périodes de temps suivantes :

a) sous le signe  : le temps de conduite ;


b) sous le signe  : tous les autres temps de travail ;


c) sous le signe  : le temps de disponibilité, à savoir :

- le temps d'attente, c'est-à-dire la période pendant laquelle les conducteurs ne sont pas tenus de rester à leur poste de travail, sauf pour répondre à des appels éventuels afin d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux ;

- le temps passé à côté d'un conducteur pendant la marche du véhicule ;

- le temps passé sur une couchette pendant la marche du véhicule ;

d) sous le signe  : les interruptions de conduite et les périodes de repos journalier.

4. Chaque État membre peut permettre, pour les feuilles d'enregistrement utilisées sur les véhicules immatriculés sur son territoire, que les périodes de temps visées au paragraphe 3, second tiret, points b) et c) soient toutes enregistrées sous le signe  .

On peut remarquer que dans l'ancienne rédaction, les États membres pouvaient fort bien se contenter de distinguer trois temps ; la conduite, le repos et les interruptions de conduite, et les temps de disponibilité (qui recouvraient les autres temps de travail). Aujourd'hui, les quatre temps sont bien identifiés :

- la conduite ;
- les autres travaux ;
- le temps de disponibilité ;
- les temps de repos.










Cette clarification dans les règles d'utilisation démontre qu'en France, seule l'utilisation du sélecteur sur  permet de ne pas compter une période au titre du temps de travail, tandis qu'en Europe, la position  permet clairement d'identifier un autre temps qui n'est pas du travail, même s'il n'est pas non plus du temps de repos ou interruptif de conduite.

Tableau n° 59
Manipulation du chronotachygraphe

Périodes	Manipulation du chronotachygraphe	Temps de travail	
		France	Europe
Temps de conduite.		Oui	Oui
Chargement et déchargement.		Oui	Oui
Entretien du véhicule, formalités administratives, travaux de sécurité.		Oui	Oui
Périodes durant lesquelles le travailleur mobile ne peut disposer librement de son temps et est tenu de se trouver à son poste de travail , prêt à entreprendre son travail normal, assurant certaines tâches associées au service, notamment les périodes d'attente de chargement ou de déchargement, lorsque leur durée prévisible n'est pas connue à l'avance (soit avant le départ ou juste avant le début effectif de la période considérée, soit selon les conditions générales négociées entre les partenaires sociaux et/ou définies par la législation des États membres).		Oui	Oui
Pauses, repos.		Non	Non
Périodes durant lesquelles le travailleur mobile n'est pas tenu de rester à son poste de travail, mais doit être disponible pour répondre à des appels éventuels lui demandant d'entreprendre ou de reprendre la conduite ou de faire d'autres travaux. Temps d'attente connus à l'avance : - accompagnement d'un véhicule transporté par ferry-boat ou par train ; - périodes d'attente aux frontières et celles dues à des interdictions de circulation. Ces temps sont les temps de disponibilité.		Oui car le salarié est à la dis- position de l'em- ployeur	Non
Temps pendant lequel le salarié n'exerce aucune activité et dispose librement de son temps.		Non	Non

Source : FNTR

Pourquoi est-ce plus important qu'avant ? Parce que le règlement européen étant lié de manière « organique » à la directive Temps de travail, il distingue bien l'identification d'un temps intermédiaire (temps de disponibilité) hors temps de travail. Or, en France, compte tenu de notre réglementation, ce temps intermédiaire qu'il faut gérer aussi sur le chronotachygraphe ne sert à rien... puisqu'il est compté et payé en temps de travail.

Cela a une incidence directe sur la productivité.

Par ailleurs, dans l'hypothèse de temps non connu à l'avance où le salarié ne peut pas disposer de son temps, il faudra systématiquement positionner le chrono sur « autres tâches », alors qu'aujourd'hui, les temps d'attente sont généralement identifiés par le « carré barré ».

Annexe 5 - Prévisions de départs en retraite dans la branche des transports routiers et activités auxiliaires du transport

Étude réalisée par l'AFT-IFTIM

1. Méthodologie

Les prévisions de départs en retraite s'appuient sur les données du Tableau de bord de l'emploi et de la formation dans le secteur du transport de marchandises et activités auxiliaires, document réalisé par la CNPE (Commission nationale paritaire professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle des transports routiers et des activités auxiliaires du transport) et les conseillers emploi-formation du groupe AFT-IFTIM depuis 1993. Ces tableaux de bord sont constitués en particulier par les résultats d'une enquête annuelle sur le secteur d'activité, portant sur un panel d'environ 2 700 établissements représentant plus de 64 000 salariés (11 % des salariés du secteur). Le champ d'enquête est celui de la Convention collective Transport.

La méthodologie de prévision des départs en retraite utilisée ici tient compte :

- **de l'échelonnement des départs en retraite**

Les départs en retraite n'ont pas tous lieu à 60 ans. En effet, les conducteurs bénéficient des congés de fin d'activité, ce qui explique que parmi les conducteurs en activité qui avaient 59 ans en 2004, 43 % ont pris leur retraite en 2005, à l'âge de 60 ans (source : Tableau de bord 2005). De ce fait, les départs en retraite sont échelonnés à partir de 55 ans (voir chiffres du FONGECFA et de l'AGECFA¹ en fin d'annexe, graphiques n° 166 et 167).

1 - FONGECFA : Fonds national de gestion du congé de fin d'activité ; AGECEFA : Association pour la gestion du congé de fin d'activité.

Tableau n° 60
Départs en retraite par âge dans la conduite

Âge en 2005	Nombre de départs en retraite en 2005	Départs en retraite en 2005 / effectifs par âge en 2004
61	288	17 %
60	1 143	43 %
59	613	13 %
58	530	10 %
57	759	11 %
56	733	9 %
55	918	9 %

Source : Tableaux de bord CNPE – AFT-IFTIM

Pour les sédentaires, même en l'absence de congés de fin d'activité, ce pourcentage est encore plus bas, puisque parmi les salariés sédentaires de 59 ans en 2004 seulement 39 % ont pris leur retraite en 2005 (à 60 ans). Les sédentaires mettent fin à leur carrière moins précocement que les conducteurs, mais leurs départs en retraite sont fréquents à 59 ans et à 61 ans.

Tableau n° 61
Départs en retraite par âge des sédentaires

Âge en 2005	Nombre de départs en retraite en 2005	Départs en retraite en 2005 / effectifs par âge en 2004
63	48	12 %
62	91	16 %
61	235	37 %
60	529	39 %
59	246	12 %
58	153	6 %
57	247	7 %

Source : Tableaux de bord CNPE – AFT-IFTIM

- **des mouvements de main-d'œuvre**

Les mouvements de main-d'œuvre, entrants ou sortants, expliquent notamment que les effectifs salariés ayant 60 ans en 2005 ne sont pas égaux aux effectifs ayant 59 ans en 2004... Dans la conduite, 9 % des salariés qui ont fêté leurs 59 ans en 2004 ont ainsi quitté leur emploi en 2005 (à l'âge de 60 ans) pour un autre motif que la retraite.

Tableau n° 62
Mouvements de main-d'œuvre dans la conduite

Âge en 2005	Départs (hors retraite) en 2005 / effectif par âge en 2004	Entrants en 2005 / effectifs par âge en 2004
61	11 %	14 %
60	9 %	13 %
59	13 %	8 %
58	13 %	9 %
57	10 %	9 %
56	9 %	10 %
55	11 %	10 %

Source : Tableaux de bord 2005 CNPE – AFT-IFTIM

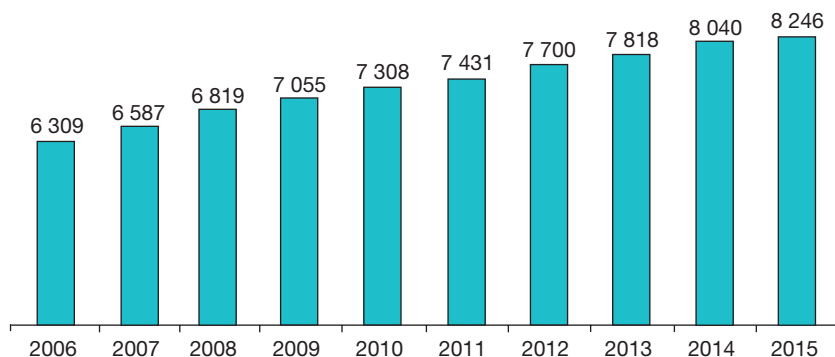
2. Estimation prévisionnelle des départs en retraite

Le calcul s'effectue en deux étapes :

- d'abord reconstitution des effectifs salariés annuels prévus pour la période 2006-2015, à partir des mouvements de main-d'œuvre attendus et de l'échelonnement des départs en retraite ;
- ensuite, sur la base des effectifs prévus, l'estimation des départs en retraite annuels. (Les formules de calcul sont explicitées dans l'encadré en fin d'annexe.)

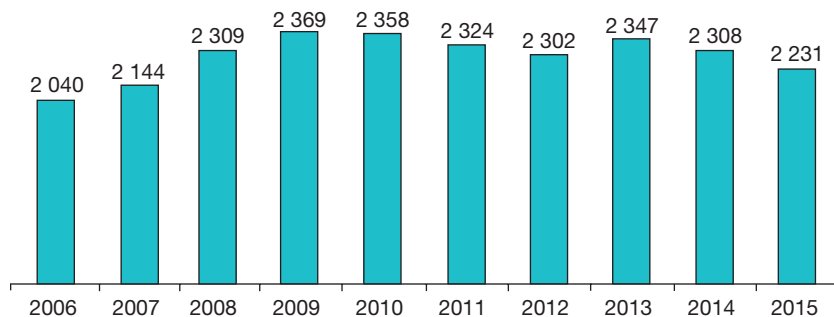
Les prévisions ont été élargies au nouveau champ de la convention collective transport (activité des prestataires logistiques incluse) et intègrent les ambulanciers.

Graphique n° 162
Départs en retraite prévus dans la conduite



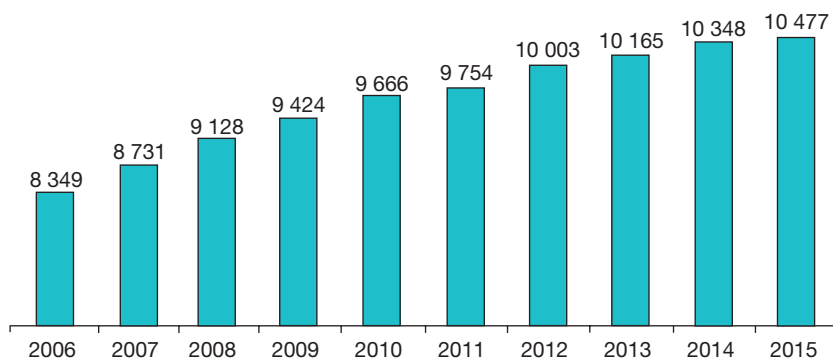
Source : AFT-IFTIM

Graphique n° 163
Départs en retraite prévus des sédentaires



Source : AFT-IFTIM

Graphique n° 164
Départs en retraite prévus pour l'ensemble des familles professionnelles (conducteurs et sédentaires)



Source : AFT-IFTIM

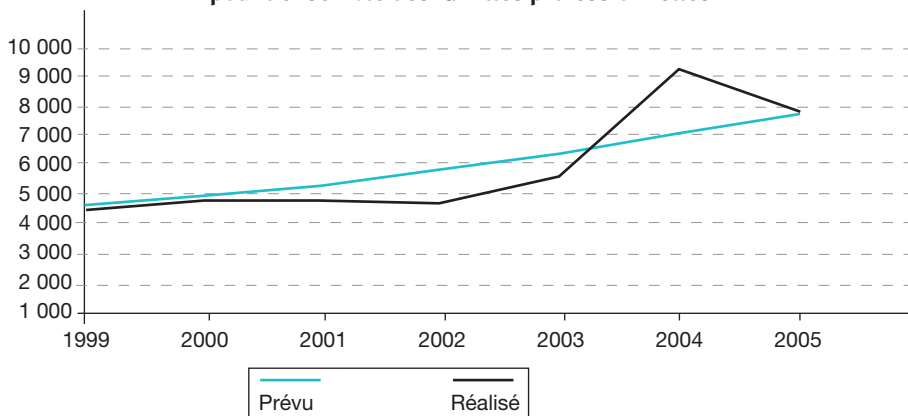
Les départs en retraite dans la conduite devraient encore croître ces prochaines années, tandis que l'on devrait assister à partir de 2010 à un tassement des départs en retraite des sédentaires.

3. Robustesse des estimations

Afin de vérifier la validité de la méthode de prévision employée, celle-ci a été utilisée rétrospectivement sur des données anciennes des tableaux de bord. Il s'agissait de tester si les projections fournies par cette méthode depuis 1998 (date à partir de laquelle les congés de fin d'activité deviennent significatifs) étaient conformes à la réalité.

Graphique n° 165

Comparaison du nombre de départs en retraite prévus et réalisés pour l'ensemble des familles professionnelles



Source : AFT-IFTIM

Il apparaît que la méthode utilisée « lisse » l'évolution du nombre de départs en retraite. Elle reflète la tendance des départs observés, même si elle n'est pas en mesure d'anticiper des « chocs » ponctuels. En l'occurrence, dans ce cas précis, sur l'ensemble de la période 1999-2005, le nombre total de départs en retraite prévu est très proche du nombre réalisé, la surestimation sur la première sous-période étant compensée par la sous-estimation de 2004.

En effet, fin 2003, le dispositif carrières longues a donné à tous les salariés la possibilité de partir en retraite, s'ils avaient atteint 160 trimestres et avaient commencé de travailler à l'âge de 14, 15 ou 16 ans. En 2004, cette mesure prenait son plein effet, d'où l'écart important constaté sur le graphique n° 165 entre les départs en retraite prévus et ceux réalisés.

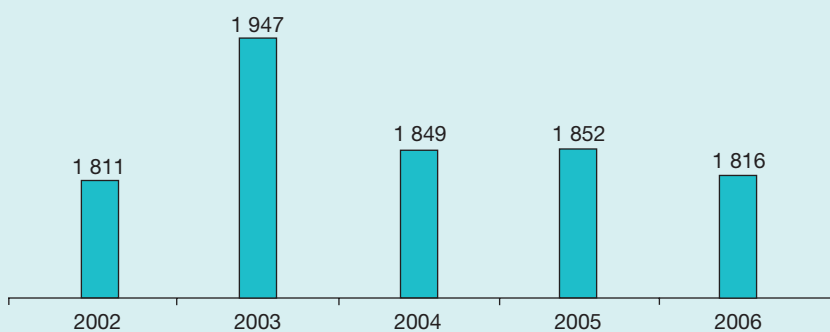
Du fait des hypothèses retenues, les prévisions peuvent notamment différer des valeurs réalisées dans les cas suivants :

- modification du dispositif de congés de fin d'activité ou plus généralement de mesures jouant dans le sens d'un raccourcissement ou d'un allongement de la durée du temps travaillé ;
- sous-utilisation ou surutilisation certaines années de ces dispositifs ;
- amélioration/détérioration de la productivité du travail (qui entraînera des mouvements de main-d'œuvre) ;
- modification (à la hausse ou à la baisse) du taux de croissance de l'activité de la branche (qui entraînera également des mouvements de main-d'œuvre).

Évolution du nombre de dossiers transférés en paiement

Graphique n° 166

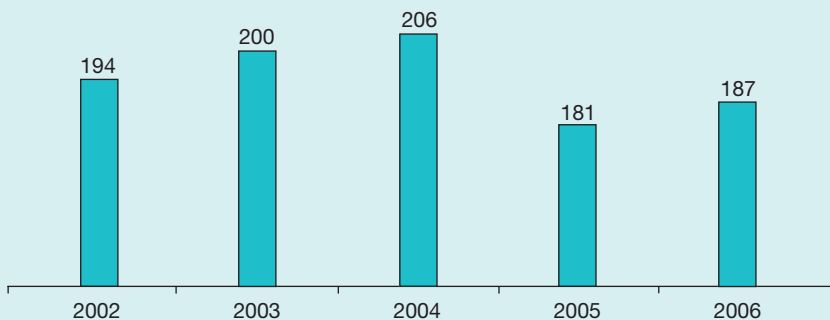
Dossiers transférés en paiement-marchandises



Source : FONGECFA

Graphique n° 167

Dossiers transférés en paiement-voyageurs



Source : AGECEFA

Méthode de calcul**Conventions d'écriture :**

N = Année (date)

A = Âge

Eff_N^A = Effectifs salariés fêtant l'âge A au cours de l'année N

R_N^A = Nombre de départs en retraite au cours de l'année N de salariés fêtant l'âge A

AD_N^A = Nombre de départs au cours de l'année N pour d'autres motifs que la retraite de salariés fêtant l'âge A

E_N^A = Nombre d'entrants au cours de l'année N fêtant l'âge A

Calcul des effectifs salariés prévisionnels (à la date $N+1$) :

$$Eff_{N+1}^{A+1} = Eff_N^A \times (1 - x_A - y_A)$$

$$\text{où } x_A = R_N^A / Eff_{N-1}^{A-1}$$

$$\text{et } y_A = (AD_N^A - E_N^A) / Eff_{N-1}^{A-1}$$

Les effectifs à la date $N+1$ sont calculés à partir des effectifs à la date N .

Les effectifs à la date $N+2$ sont calculés à partir des effectifs à la date $N+1$, etc. Le calcul des effectifs prévisionnels tient compte des entrées et sorties anticipées (mouvements de main-d'œuvre). À cet effet, on a calculé, pour une année de référence (à savoir 2005, le millésime le plus récent du Tableau de bord), la part des entrées et sorties par motifs de chaque classe d'âge dans l'effectif total de cette génération l'année précédente et posé l'hypothèse que ces coefficients (x et y) sont constants dans le temps.

Calcul du nombre de départs en retraite prévisionnel (à la date $N+1$) :

$$R_{N+1}^{A+1} = x_A \cdot Eff_N^A$$

où

$$x_A = R_N^A / Eff_{N-1}^{A-1}$$

Les départs en retraite prévus sont calculés pour chaque tranche d'âge sur la base des effectifs salariés de cette génération l'année précédente. On fait l'hypothèse que, pour chaque classe d'âge, la part des départs en retraite dans l'effectif salarié de l'année précédente ne varie pas dans le temps (x constant).

Annexe 6 - Éléments sur le contrôle des poids lourds en Europe et en France

Conseil national des transports
Assemblée générale du 8 décembre 2005

Les éléments présentés dans cette note sont issus de trois rapports élaborés par la Commission européenne, le Conseil national des transports, le Conseil général des Ponts et Chaussées ainsi que d'une fiche d'information du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables, en charge des Transports.

Le dernier rapport de la Commission européenne¹ concernant la mise en œuvre du règlement 3820/85 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine du transport par route, aussi bien pour les marchandises que pour les personnes, conclut ainsi :

« Il est de l'intérêt général que les règles en matière de temps de conduite et de repos soient scrupuleusement appliquées. La Commission continue d'encourager tous les États membres à accroître la quantité et la qualité des contrôles, à renforcer l'application de la législation et à œuvrer en faveur de la coopération en encourageant les échanges d'informations et de personnel et en organisant des actions conjointes. Celles-ci permettront d'améliorer les activités de contrôle et de mieux comprendre la manière dont le règlement doit être mis en œuvre. La Commission continuera de suivre l'évolution dans tous les États membres, afin de garantir l'application harmonisée de la législation sociale, d'encourager les bonnes pratiques et de renforcer la rigueur et l'efficacité des contrôles dans l'ensemble des États membres ».

Ce rapport, fondé sur les données fournies par les États membres, dresse un bilan statistique et historique des activités d'inspection et de contrôle concernant l'application des dispositions relatives au temps de conduite, aux périodes de repos et aux interruptions sur la période 1999-2000 du règlement (CEE) 3820/85.

Les éléments les plus marquants sont les suivants :

- les informations reçues montrent que le nombre total des contrôles a diminué dans l'ensemble de l'UE aussi bien pour les contrôles en entreprises que pour ceux effectués au bord des routes ;
- l'insuffisance des données et le caractère incomplet des données fournies² demeurent problématiques ;

1 - C'est le 21^e rapport de la Commission concernant la mise en œuvre du règlement 3820/85 (pour les années 1999-2000) COM (2004) 360 final paru en 2004.

2 - Exemples de la France qui distingue entre résidents et non-résidents et non nationaux et non-nationaux, du Royaume-Uni qui estime qu'il y a des doubles comptes avec certaines infractions et qui a envoyé ses informations tardivement au point de gêner le travail de la Commission, de l'Autriche qui n'a fourni les données 1999 qu'après un rappel à l'ordre, de la Grèce dont les données non harmonisées et tardives ont empêché les comparaisons.

- les opérations de contrôle¹ continuent néanmoins de dépasser dans l'ensemble le nombre minimum requis² ;
- la plupart des États membres ont largement dépassé la norme des 1 %. L'Espagne et la France ont atteint un taux supérieur à 2 % et l'Allemagne atteint à nouveau le niveau de contrôle le plus élevé de l'UE avec un taux de plus de 3,45 %. Seul le Portugal n'a pas atteint les 1 % exigés ;
- la baisse du nombre des contrôles a généralement entraîné une baisse des infractions constatées par rapport au précédent rapport. Le nombre d'infractions constatées a toutefois augmenté dans les États membres suivants : Belgique, Danemark, Finlande, Irlande, Italie, Portugal, Espagne, Suède et Royaume-Uni. Cette augmentation des infractions constatées alors que leur nombre total a diminué pour l'ensemble des pays met en évidence, selon la Commission, « un problème de plus en plus préoccupant » ;
- les infractions au temps de conduite continuent d'être les plus fréquentes, devant celles concernant les temps de repos et les pauses, même si pour chacun de ces trois types d'infractions le nombre a baissé ;
- la Commission remarque que la coopération reste exceptionnelle et que la plupart des États membres ne collaborent ensemble qu'occasionnellement.

Dans ses conclusions, la Commission européenne indique que :

- le tachygraphe numérique vise un meilleur respect de la loi, une harmonisation de l'application du règlement et des contrôles sur le temps de conduite des conducteurs pour, au final, bénéficier à la sécurité routière, aux conditions de travail des conducteurs et à la concurrence loyale ;
- la réactualisation du règlement 3820/85 proposée³ en octobre 2001, qui renforce le principe de responsabilité de l'employeur, introduit celui de l'extraterritorialité des contrôleurs routiers et instaure la saisie du véhicule (en cas d'infraction grave) comme sanction commune ;
- la mise en œuvre du règlement 3820/85 est une réponse au constat qui avait été fait dans le Livre blanc sur les transports⁴ qui montrait que la législation

1 - Dans l'annexe 1, « Tableau récapitulatif des contrôles », du rapport de la Commission européenne, on remarque que les pays qui contrôlent le plus les non-nationaux sont le Luxembourg et l'Allemagne (40 % et 37 %) ; viennent ensuite la Belgique et l'Autriche (26 % et 25 %) ; la France, la Finlande, la Suède, le Portugal et les Pays-Bas suivent (avec respectivement 16 %, 14 %, 14 %, 13 % et 11 %) ; le Danemark et l'Espagne sont à 9 %, l'Italie à 5 %, le Royaume-Uni à 4 % ...

2 - Application de l'article 2 de la directive 88/599 CEE qui définit le nombre minimum requis de contrôles comme étant égal à 1 % du nombre total de jours ouvrés (cf. tableau intitulé annexe B, page 19 du rapport).

3 - COM (2001) 573 final du 12/10/2001, dont la Commission a adopté une proposition modifiée le 11/08/2003 suite aux amendements en première lecture du Parlement le 14/01/2003, avec un retour à la semaine calendrier comme base de calcul du temps maximum de conduite et du temps de repos minimum. Elle réintroduit une certaine souplesse conformément aux souhaits des entreprises, comme le fractionnement des pauses et des temps de repos quotidiens et la réduction du repos hebdomadaire avec compensation, mais maintient certains aspects destinés à améliorer le contrôle de l'application des règlements.

4 - Livre blanc « La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix », COM (2001) 370, p. 26.

communautaire sur le transport routier et notamment sur les conditions de travail était très mal appliquée.

La Commission a adopté, le 21 octobre 2003¹, une proposition de directive (dite directive Contrôles) établissant « les conditions minimales à respecter pour la mise en œuvre de la directive 2002/15/CE et des règlements (CEE) 3820/85 et 3821/85 concernant la législation sociale relatives aux activités de transport routier ». Elle renforce la quantité et la qualité des contrôles, harmonise les sanctions et encourage la coopération :

- passage de 1 % à 3 % du pourcentage minimum de jours ouvrés contrôlés, 30 % au moins des contrôles étant effectués sur route et au moins 25 % dans les locaux des entreprises ;
- amélioration de la coordination entre les autorités de contrôle au sein des États membres eux-mêmes et entre les autorités de contrôle des différents États membres, en désignant dans chaque État un organe de contrôle principal qui serait chargé de concevoir et de mettre en œuvre une stratégie d'exécution nationale en coopération avec d'autres autorités compétentes (ciblage des contrôles, formations, aires de stationnement en nombre suffisant, système commun de classification des entreprises par niveau de risque) ;
- un certain nombre de sanctions communes dont des sanctions financières qui doivent être « efficaces, proportionnées et dissuasives ».

Elle a prévu l'aménagement du temps de travail des personnels ayant des activités mobiles dans les transports routiers avec la directive du temps de travail dans les transports routiers n° 2002/15/CE, adoptée en 2002².

Le 22 septembre 2004, elle a fait une proposition de modification de la directive Temps de travail 2003/88/CE, proposition qu'elle a modifiée le 31 mai 2005 suggérant notamment de permettre à la loi nationale d'étendre à douze mois la période de référence pour le calcul des 48 heures maximales hebdomadaires.

Concernant la France, le ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables dans la présentation des contrôles telle qu'elle figure sur son site, insiste notamment sur les points suivants :

- la coopération avec d'autres États membres dans le cadre d'Euro Contrôle Route³ ;
- les efforts faits pour la formation et les attentes concernant la mise en place du nouveau chronotachygraphe ;
- le caractère peu dissuasif des sanctions prononcées ;
- la mise en place éventuelle d'un système d'amendes civiles qui serait plus efficace que le système pénal actuel, mal adapté.

1 - COM (2003) 628 final du 21 octobre 2003 et avis CESE du 3 juin 2004 (2004/C 241/65), JO n° 241 du 28/09/04, p. 65-67.

2 - JO L 80 du 23/03/2002, p. 35-39.

3 - Il s'agit d'un arrangement administratif signé en octobre 1999 avec le Benelux qui prévoit des échanges systématiques d'informations, l'organisation de contrôles coordonnés (huit ont été effectués sur 1999-2000 uniquement sur des transports de personnes), des échanges transfrontaliers d'expérience et d'innovations technologiques, le renforcement de la concertation et des prises de positions communes. Accord étendu en 2001 avec l'Allemagne et l'Irlande, en 2002 avec le Royaume-Uni et l'Espagne.

Le rapport social du Conseil national des transports donne chaque année un certain nombre d'éléments pour le transport routier, concernant le contrôle et les activités de contrôle. Il relève notamment que pour 2003 :

- l'Inspection du travail des transports dans ses contrôles en entreprise constate des dépassements des durées maximales de temps de service dans 17 % des cas analysés pour les conducteurs grands routiers et 21 % pour les conducteurs courte distance ;
- le plan de mobilisation et de développement en faveur du transport routier comporte :
 - un volet relatif à la lutte contre les activités illégales avec fixation de règles pour le cabotage et répression du cabotage illégal par l'immobilisation des véhicules ;
 - une mission de police judiciaire dont seront investis les contrôleurs pour leur permettre notamment de lever les immobilisations de véhicule ;
 - une consolidation au niveau national des schémas régionaux d'aires de contrôle ;
- le plan d'action sur trois ans de l'Inspection du travail des transports définit des actions prioritaires concertées : assurer la transparence du temps de travail, organiser le contrôle des entreprises de TRM, promouvoir la prévention des risques professionnels ;
- l'effectif des contrôleurs des transports terrestres s'élève à 450 agents au 31 décembre 2003 ;
- en 2003, 307 entreprises ont été présentées en commissions régionales des sanctions administratives dont 100 pour comportement infractionniste et 207 pour non-respect des conditions d'exercice de la profession. Il a été prononcé 33 retraits définitifs de licences communautaires et 414 retraits temporaires, 158 radiations du registre des transporteurs et 39 mesures d'immobilisation (192 véhicules pour des durées allant de 1 à 3 mois) ;
- le service de l'Inspection du travail des transports, qui représente 463 agents dont presque 200 agents de contrôle que l'on retrouve dans les 14 circonscriptions régionales (103 contrôleurs du travail et près d'une centaine d'inspecteurs et de directeurs adjoints), a présenté 175 entreprises devant les CSA parmi les 307 au total et effectué plus de 10 000 interventions en entreprises pour 9 127 en 2002 ;
- dans le cadre de la mise en place du chronotachygraphe électronique, la France est investie d'une mission de coordination européenne. Elle préside depuis fin 2000 un groupe d'échange sur la distribution des cartes à puce, avec la mise en place d'un réseau d'échange « Tachonet » entre les autorités qui ont la responsabilité de la délivrance des cartes, afin de s'assurer notamment qu'un conducteur ne possédera pas plusieurs cartes.

Le rapport¹ du Conseil général des Ponts et Chaussées intitulé *Renforcement de la sécurité des transports routiers non urbains de voyageurs effectués par autocars* s'est aussi fait l'écho de toutes ces préoccupations.

1 - Rapport d'Yves Bonduelle, paru en mars 2005, qui répondait à une saisine du ministre de l'Équipement et des Transports à la suite d'une série d'accidents graves d'autocars voyageurs, et qui représente la somme des avis de tous les acteurs concernés, professionnels et administrations.

Il propose notamment :

- des contrôles ciblés dans le temps et dans l'espace pour mieux dépister les comportements les plus à risques ;
- des contrôles mieux coordonnés entre les différents organes chargés du contrôle afin de déceler le recours au travail clandestin ;
- la généralisation des moyens automatiques pour dépister les excès de vitesse ou les surcharges ;
- la réalisation de « contrôles techniques en bord de route » permettant une vérification sommaire des aspects essentiels visibles sans démontage ;
- une prise en compte réelle des conséquences éventuelles d'une immobilisation d'un car avec le réacheminement des passagers, la possibilité d'accueil éventuel¹, etc.
- une meilleure connaissance des sanctions et de leur suivi².

1 - Ce qui serait un moyen de réduire la réticence à contrôler.

2 - En particulier pour les AOT (Autorités organisatrices des transports) dans le cadre des appels d'offres.

Annexe 7 - Résultats de l'enquête Longue distance 2006 du Comité national routier

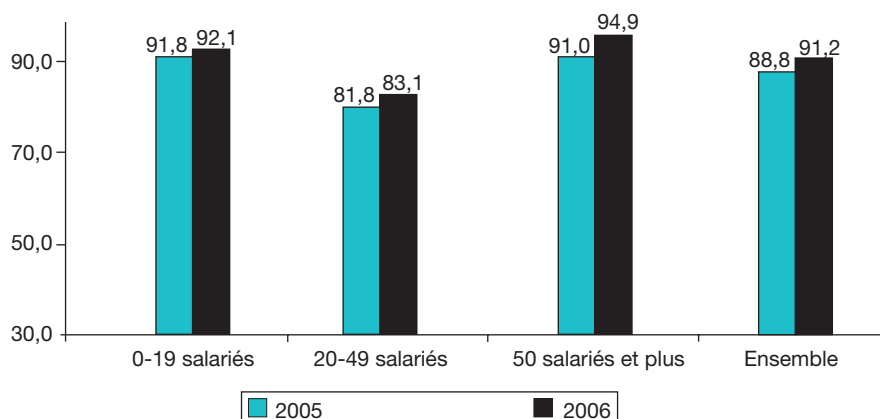
Les conditions d'emploi du personnel de conduite¹

1. Les conducteurs en fonction de leur coefficient de qualification

Le transport routier à grande distance s'effectue principalement au moyen d'ensembles articulés (plus de 80 % de l'activité exprimée en véhicules-kilomètres). Aussi les conducteurs qui leur sont affectés ont majoritairement, au terme de la nomenclature des emplois de la Convention collective, une des deux qualifications suivantes :

- 138M : « conducteur de véhicule poids lourd de plus de 19 tonnes de PTAC » ;
- 150M : « conducteur hautement qualifié de véhicule poids lourd ».

Graphique n° 168
Pourcentage des conducteurs 150M



Source : CNR

La part des conducteurs au 150M augmente en 2006 dans toutes les classes d'effectif.

1 - CNR, *Enquête Longue distance 2006*, André Mazelex et Olivier Raymond. Cette annexe reprend le chapitre consacré aux « Conditions d'emploi du personnel de conduite » (<http://www.cnr.fr/>).

Les résultats de la classe intermédiaire semblent être atypiques : 83 % de conducteurs sont classés en 150M, alors que le pourcentage dépasse 92 % pour les deux autres classes.

Les disparités du kilométrage annuel peuvent fournir un élément d'explication à cet emploi moins fréquent de conducteurs hautement qualifiés dans les entreprises de 20 à 50 salariés, classe, rappelons-le, enregistrant le plus faible kilométrage de l'échantillon.

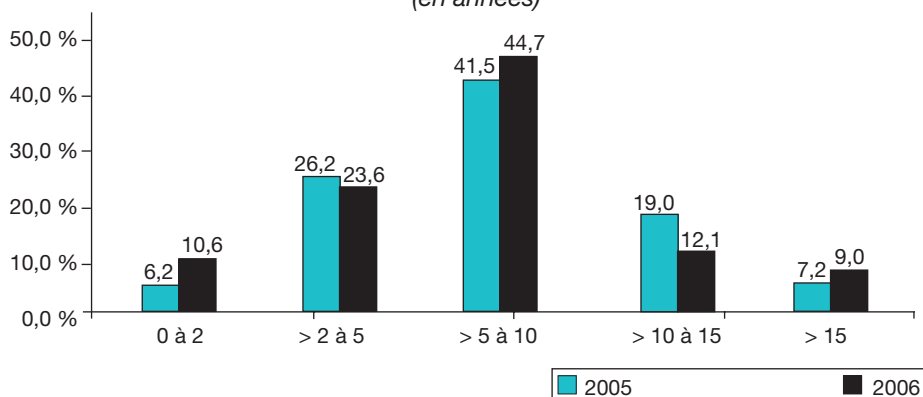
La généralisation de ce coefficient reste une des réponses aux difficultés récurrentes des entreprises de transport en matière de fidélisation et de motivation de leurs conducteurs (tant en matière de rémunération que de valorisation personnelle).

2. Les conducteurs en fonction de leur ancienneté

L'ancienneté moyenne dans une entreprise d'un conducteur affecté à plein temps à l'activité longue distance est de huit ans. Les résultats sont homogènes par classe d'effectif, l'écart maximum est de + ou - 1,2 année d'ancienneté moyenne.

La répartition des conducteurs en fonction des classes d'ancienneté est inégale et difficilement explicable. L'intervalle le plus représenté reste la catégorie entre 5 et 10 ans. La part des conducteurs ayant moins de 2 ans d'ancienneté en entreprise s'accroît en 2006. Pour une ancienneté moyenne en entreprise de 8 ans, l'ancienneté moyenne dans le secteur s'élève à 16 ans (source : SESP).

Graphique n° 169
Ancienneté en entreprise des conducteurs à plein temps
(en années)



Source : CNR

L'âge moyen des salariés du TRM longue distance est plus élevé que celui des salariés de la messagerie et de la zone courte.

Tableau n° 63
Âge moyen des salariés du TRM

	Âge moyen		Âge médian	
	Salarié	Conducteur	Salarié	Conducteur
TRM longue distance	39,0	39,7	39,0	40,0
TRM régional	38,0	38,4	37,0	38,0
Messagerie, fret express	37,7	39,0	37,0	39,0

Source : INSEE-DADS 2004

Le taux de rotation défini par la Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (DARES) s'élève à 32,7 % pour le secteur du TRM. Pour mémoire, il n'est que de 19,3 % pour l'industrie et 22,2 % pour le secteur de la construction.

3. Nombre de jours d'activité des conducteurs

Le nombre de jours d'activité sur l'ensemble de l'échantillon augmente de 2 jours en 2006.

Tableau n° 64
Nombre de jours d'activité d'un conducteur à plein temps

	0 à 19 salarié(s)	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Nombre de jours d'activité d'un conducteur	219 j	216 j	214 j	216 j

Source : CNR

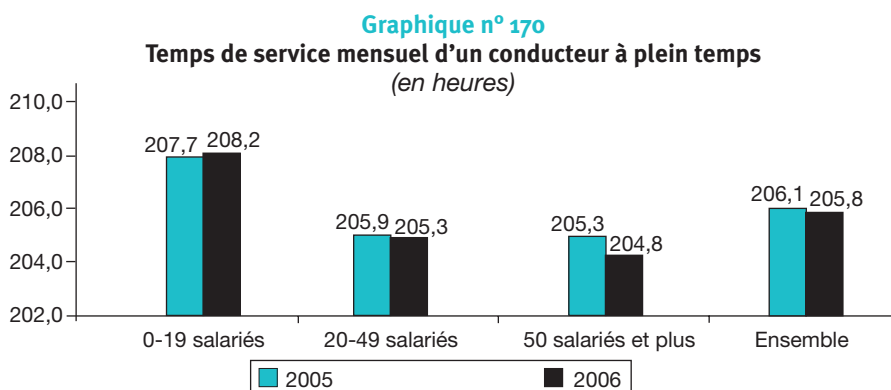
Le nombre de jours pouvant être théoriquement travaillés est calculé comme suit : (52 semaines – 5 semaines de congés payés) x (5 jours par semaine), minoré des 8 jours fériés intervenus du lundi au vendredi, au cours de l'année 2006, soit 227 jours.

En le comparant au nombre moyen de jours productifs (216), on obtient un écart de onze jours correspondant au nombre de jours neutralisés pour maladie, accident du travail, repos compensateur, formation ou congé exceptionnel.

Ce nombre de jours neutralisés diminue de 4 jours par rapport à 2005. Cela s'explique par l'application du décret n° 2005-306, texte modifiant les modes de calcul des repos compensateurs et des temps de service. Rappelons que les repos compensateurs sont désormais calculés au trimestre (ou au quadrimestre) en fonction du nombre d'heures travaillées. Il s'ensuit une diminution du nombre de jours de repos acquis.

4. Temps de service et temps de conduite

Les temps indiqués ci-après sont ceux observés pour un mois dit de pleine activité, c'est-à-dire pour le dernier mois au cours duquel le conducteur n'a pris ni congés ni repos réglementaires ou n'a été absent pour quelque autre raison. Les conducteurs affectés partiellement à l'activité longue distance ont été exclus de cette statistique.

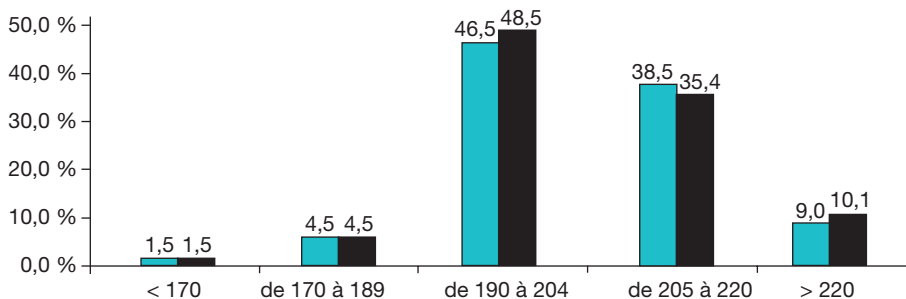


Source : CNR

Le temps de service moyen d'un conducteur diminue très légèrement, passant de 206,1 à 205,8 heures. Les évolutions de chaque classe d'effectif sont contrastées, sans aucun facteur explicatif logique. Le temps de service décroît avec l'effectif, ce qui est logique au regard de l'évolution du ratio conducteur/véhicule qui varie en sens inverse.

Le niveau élevé de temps de service de la première classe s'explique en partie par la présence des conducteurs artisans patrons qui, dans l'exercice de leur profession, ont un temps de service généralement supérieur à la moyenne des conducteurs salariés.

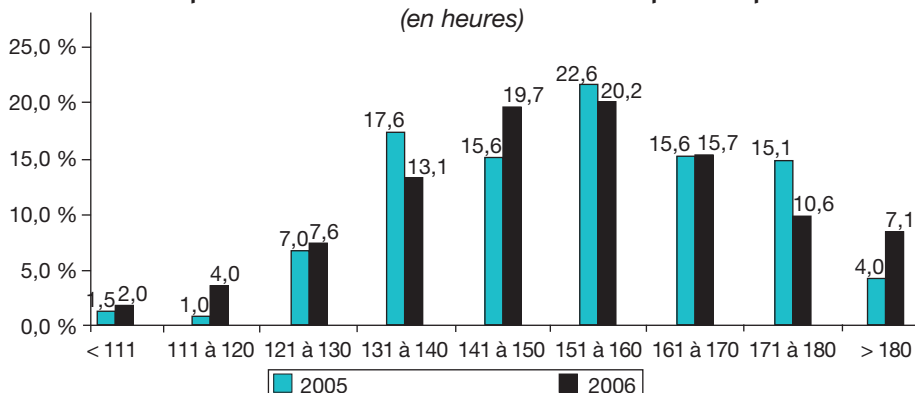
Graphique n° 171
Répartition des conducteurs en fonction des temps de service mensuels
(en heures)



Source : CNR

Les répartitions sont stables. On enregistre toujours une concentration des temps de service entre 190 et 220 heures. Seulement 6 % des entreprises rémunèrent leurs conducteurs sur un temps de service inférieur à 190 heures. Rappelons que les seuils de déclenchement des heures sont : 25 % à partir de la 153^e heure et 50 % au-delà de la 186^e heure. Les heures supplémentaires sont donc quasiment systématiques dans le secteur. Pour conserver leurs conducteurs, les entreprises de transport doivent leur garantir un niveau de rémunération suffisant. L'accroissement des temps supérieurs à 220 heures, ancienne limite haute de la réglementation sociale, témoigne de l'application du nouveau règlement en matière de maxima de temps de travail, non plus exprimés en mois mais en semaine, trimestre et quadrimestre.

Graphique n° 172
Temps de conduite mensuel d'un conducteur à plein temps
 (en heures)



Source : CNR

Conformément à la baisse d'activité rapportée au véhicule observée cette année, le temps de conduite mensuel moyen diminue légèrement sur l'ensemble de l'échantillon : moins 2 heures par rapport à 2005. Là encore, ce sont les conducteurs patrons artisans qui sont source de dispersion car ils utilisent au maximum le potentiel légal de conduite. Le nombre moyen d'heures de conduite est logiquement plus élevé pour les entreprises de moins de 20 salariés.

Notons que les temps de conduite moyens restent la donnée la plus difficile à observer annuellement. La relation directe entre le kilométrage annuel parcouru et les temps de conduite n'est pas toujours évidente à établir. De nombreux paramètres, eux-mêmes complexes à appréhender, viennent perturber cette relation, comme le ratio conducteur/véhicule, les temps improductifs ou l'activité annuelle de l'entreprise.

La part relative du temps de conduite dans le temps total de service varie peu selon la classe d'effectif : 75 % dans la première classe, 76 % pour les entreprises de la classe intermédiaire et 74 % pour celles de la classe haute. Dans tous les cas, la conduite représente près des 3/4 du temps de travail d'un conducteur.

5. La rémunération brute des conducteurs

Les rémunérations indiquées ci-dessous sont celles constatées au cours du 4^e trimestre 2006, à partir de l'examen des bulletins de salaires des conducteurs grands routiers employés à plein temps.

La rémunération moyenne est égale à la somme du salaire brut mensuel, des primes et indemnités usuellement versées chaque mois et de toutes les autres primes perçues au cours de l'année et ramenées au mois. Dans les quelques entreprises où un 13^e mois est versé, son montant a été affecté à la ligne « autres primes ».

Les salaires observés n'ont pas varié sur l'ensemble de l'échantillon du fait de l'absence de revalorisation des barèmes conventionnels. Rappelons qu'aux conditions économiques prévalant à l'époque de l'enquête, les salaires minima étaient ceux en vigueur en décembre 2006. On comparera ici les montants observés dans chacune des trois classes d'effectif aux minima conventionnels pour une ancienneté comprise entre 5 et 10 ans (classe d'ancienneté intermédiaire dont les salaires sont supérieurs de 4 % aux minima à l'embauche) :

- dans la classe 0 à 19 salariés pour un temps de service moyen de 208,2 heures, les salaires minima sont pour les coefficients 138M et 150M, respectivement de 1 959,26 € et de 2 016,12 €. Les écarts (salaire moyen observé en 2006 : 2 041,24 €) se positionnent à + 4,2 % et + 1,2 % contre respectivement + 6,6 % et + 1,8 % en 2005 ;
- dans la classe des entreprises de 20 à 49 salariés pour un temps de service de 205,3 heures, les montants conventionnels sont respectivement de 1 921,85 € et 1 977,62 €. Le salaire moyen observé, 2 025,00 €, est supérieur de 5,4 % (+ 6,2 % en 2005) au minimum prévu au coefficient 138M et de 2,4 % (+ 1,4 % en 2005) par rapport au 150M ;
- dans la classe des 50 salariés et plus, pour un temps de service moyen de 204,8 heures le SMPG¹ (5 à 10 ans d'ancienneté) s'élève à 1 915,40 € pour le coefficient 138M et à 1 970,98 € pour le coefficient 150M. Le salaire moyen observé (2 038,15 €) se situe à + 6,4 % par rapport au 138M et à + 3,4 % par rapport au 150M. En 2005, les écarts avec le SMPG étaient respectivement de + 8,0 % et + 3,2 %.

Les salaires moyens observés respectent les barèmes conventionnels au regard de la qualification et de l'ancienneté des conducteurs. À l'examen des taux horaires individuels, il apparaît que toutes les entreprises rémunèrent leurs chauffeurs à un taux horaire supérieur ou égal à celui du SMPG.

Le montant des primes globales versées en 2006 augmente, passant de 95,96 € (montant global ramené à un mois) à 104,54 €.

Les primes sont de deux natures distinctes : les primes versées tous les mois et celles versées exceptionnellement une ou deux fois par an. Alors que les primes mensuelles sont quasiment stables en 2006, les primes annuelles

1 - SMPG : salaire moyen professionnel garanti.

enregistrent une augmentation de près de 30 % (soit + 93,48 €/an). Ces primes ont certainement permis de compenser l'absence de revalorisation des barèmes pour les conducteurs.

6. Les frais de déplacement

Les indemnités de déplacement sont calculées sur la base des barèmes de la convention collective. Elles sont fonction du nombre de jours d'activité du conducteur et plus particulièrement du nombre de découchés et de repas journaliers.

Tableau n° 65
Montant des frais de déplacement
(Conducteur à plein temps)

	0 à 19 salarié(s)	20 à 49 salariés	50 salariés et plus	Ensemble
Montant annuel des frais de déplacement	8 026,18 €	7 725,89 €	8 071,33 €	7 971,17 €
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	36,61 €	35,80 €	37,67 €	36,92 €

Source : CNR

Par rapport à 2005, le montant annuel des frais de déplacement augmente de 1,3 % sur l'ensemble de l'échantillon. L'indemnité conventionnelle de grand déplacement (deux repas et un découché) a été revalorisée au 1^{er} janvier 2006 de 1,6 %.

Cette hausse ne s'est pas répercutée sur toutes les classes d'effectif : les entreprises de plus de 50 salariés ont enregistré une baisse de frais de déplacement de - 1,2 % inhérente au recentrage de leur activité sur le transport national. Le transport international, majorant les indemnités de déplacement de 18 %, est de moins en moins présent dans l'activité de ces entreprises.

On constate des variations certes parallèles, mais moins élevées pour le ratio frais de déplacement par jour d'activité du fait de l'augmentation du nombre de jours d'activité évoquée précédemment.

7. Temps partiels, CDD et intérimaires

Sur l'ensemble du panel, 19 % des entreprises emploient du personnel affecté partiellement à l'activité longue distance. Le recours à ces personnels

supplémentaires décroît avec la taille de l'entreprise : 22,8 % des entreprises de moins de 20 salariés en emploi, contre 22,6 % pour celles comptant entre 20 et 49 salariés, et 13,8 % pour celles de plus de 50 salariés.

Dans les entreprises où les parcs de véhicules sont plus restreints, le remplacement des personnels absents (congrés, repos compensateurs, etc.) ne nécessite pas obligatoirement l'emploi d'un conducteur supplémentaire à plein temps. Celles-ci ont recours à leur personnel interne, employé à des activités autres que la longue distance (régional, atelier, direction, etc.) pour pallier les périodes de non-activité des conducteurs et satisfaire à la demande de transport.

La part des entreprises employant des conducteurs en CDD poursuit son recul. Elle ne représente plus que 5 % de l'échantillon, contre 8 % en 2005, 10 % en 2004, 16 % en 2003 et 18 % en 2002. Ces conducteurs sont utilisés à hauteur de 66,3 jours par an. Dans la pratique, le recours aux contrats à durée déterminée apparaît souvent comme une étape dans le cadre d'un recrutement définitif. C'est en quelque sorte une période d'essai.

Afin de fidéliser leurs conducteurs à plein temps, les entreprises ont préféré garantir des temps de service élevés quitte à déclencher des heures supplémentaires.

Le recours à l'intérim concerne 10 % des entreprises. Il revêt un caractère anecdotique en matière de jours consommés (0,8 % des unités journalières de conducteurs employés pour l'exploitation d'un véhicule). La répartition par classe d'effectif est la suivante : 12 % pour les entreprises de 0 à 19 salariés, 10 % pour celles de 20 à 49 salariés et 7 % pour celles de 50 salariés et plus. Ces entreprises qui ont toujours un volant de conducteurs supplémentaires en interne peuvent se passer plus facilement de l'intérim et économiser les surcoûts inhérents.

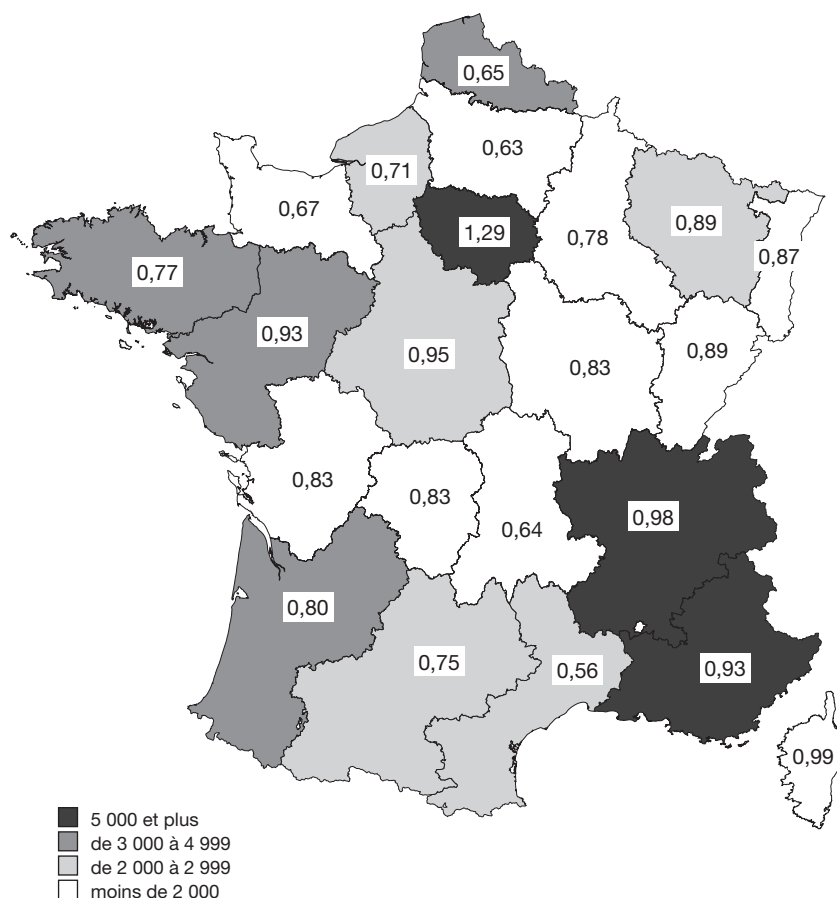
Par rapport aux autres secteurs d'activité, la fréquence du recours à l'intérim est relativement élevée dans le transport de marchandises, activité fluctuante nécessitant une plus grande souplesse d'ajustement de la capacité de production.

Tableau n° 66
Comparatif 2005-2006, situation au dernier trimestre de chaque année
(Conducteur à plein temps)

	2005	2006	Évolution
Nombre de jours d'activité du conducteur	214 j	216 j	+ 0,9 %
Salaire mensuel	2 035,38 €	2 035,55 €	+ 0,0 %
Primes moyennes mensuelles	69,89 €	70,68 €	+ 1,1 %
Autres primes (exprimées en montant mensuel)	26,07 €	33,86 €	+ 29,9 %
Rémunération moyenne mensuelle	2 131,34 €	2 140,09 €	+ 0,4 %
Montant annuel des frais de déplacement	7 872,46 €	7 971,17 €	+ 1,3 %
Montant des frais de déplacement par jour d'activité	36,79 €	36,92 €	+ 0,4 %

Source : CNR

Annexe 8 - Offres d'emploi enregistrées et indicateur de tension des « conducteurs de TRM » en 2006



Source : Bilan social annuel du TRM, édition décembre 2007 (figure 2D.2) à partir de STMT-DARES ; calculs MEDAD/SESP

Annexe 9 - Le TRM en Allemagne

**Synthèse de l'étude réalisée par Laurent Guihéry
pour le compte du Comité national routier**

Avec les mêmes camions, les mêmes lois européennes sur le temps de conduite, de travail et de repos, le même marché international, la même monnaie, des chauffeurs mieux payés à l'Ouest, des concurrents occidentaux plus proches, l'Allemagne réussit là où la France décline. L'étude « Le TRM en Allemagne », réalisée pour le compte du CNR par Laurent Guihéry, enseignant-chercheur au Laboratoire d'économie des transports et spécialiste de l'Allemagne, explique cette réussite.

Le présent document propose un relevé des points essentiels de cette étude¹.

1. Cadrage

L'étude ouvre sur plusieurs chapitres qui traitent de l'économie allemande et de ses échanges extérieurs, de la politique allemande en matière de TRM, de la réglementation et des contrôles concernant le TRM, ainsi que du récent péage kilométrique. Très riches et nuancées, ces parties se prêtent mal au résumé. Ce relevé d'informations essentielles se concentrera donc sur le secteur du TRM en Allemagne.

Il apparaît que le secteur et le marché sont organisés de façon comparable à ce que l'on connaît en France sur de nombreux aspects : poids des très petites entreprises, force de quelques grands groupes, dualisme sous-traitants/commissionnaires, poids du compte d'autrui, etc. En revanche, le TRM allemand pèse plus de deux fois le TRM français sur les marchés internationaux, où de plus, il connaît la croissance.

¹ - Cette synthèse a été réalisée par Alexis Giret du CNR. L'étude complète de 98 pages est disponible sur le site Internet du CNR à l'adresse suivante : http://www.cnr.fr/etudes/europe/e-docs/00/00/01/C9/document_fondamentaux.phtml.

Tableau n° 67
Données de cadrage, comparaison France-Allemagne
(année 2004)

	France	Allemagne	unité
t.km TRM sur le territoire	296	384	milliards t.km
dont pavillon national	219	267	milliards t.km
Pavillon national en t.km internationales	33	71	milliards t.km
t.km fer marchandises	45	86	milliards t.km
t.km voies navigables	7	64	milliards t.km
Entreprises secteur TRM	36 205	48 500	
Tracteurs et camions TRM + OTF	226 000	345 000	(plus de 3,5 t)

OTF : Organisation du transport de fret.

Source : CNR

2. Coûts d'exploitation

Le rapport propose une vue complète des coûts, en structure et en niveau. Notamment, le tableau des coûts absolus du BGL a pu être obtenu, ce qui est très rare. Cette organisation professionnelle majoritaire en Allemagne oppose en effet un véritable secret sur ces informations et a refusé toute offre de coopération avec le CNR. Les Allemands voient l'Europe comme un espace de concurrence entre les nations et s'organisent autour d'un sentiment de compétition économique aiguë contre des concurrents (les transporteurs français par exemple), avec des territoires à investir (le marché français notamment). Le vocable français de « partenaires », utilisé à l'endroit des autres États membres, leur est étranger.

On relève dans le rapport que la plupart des coûts allemands semblent plus élevés que ceux pratiqués en France. Les véhicules seraient environ 10 % plus cher qu'en France, principalement en raison de pratiques de remises commerciales moins développées. Le gazole, également plus cher (+ 6,6 %, source CNR), supporte des droits d'accise 20 % supérieurs. Les assurances coûteraient le double en Allemagne. Le péage kilométrique sur le réseau principal revient en moyenne à 12 centimes d'euro par kilomètre payant et affecte environ 90 % des distances parcourues en Allemagne. Mais ce surcoût apparu brutalement en Allemagne le 1^{er} janvier 2005 a quasiment toujours pu être intégralement répercuté sur le prix de transport. C'est une des conclusions fortes des nombreux entretiens menés. Signalons également à ce sujet que les Allemands estiment que leur péage, avec ses conditions de paiement embarrassantes, a dissuadé certaines catégories de transporteurs étrangers d'opérer sur leur territoire, à commencer par les transporteurs français.

Néanmoins, ces comparaisons de coûts ne prennent réellement de sens que dans la mesure où l'on sait à quelle quantité de production on peut les associer.

Si cette information est maîtrisée en France, elle reste entourée d'un flou évident en Allemagne. Celle de la France est le résultat d'une enquête statistiquement rigoureuse menée par le CNR. En Allemagne, on s'en remet aux estimations du BGL. On pense comprendre qu'il pratique des enquêtes, mais ses méthodes ne sont pas évaluables et certaines valeurs sont évidemment normatives. C'est par exemple le cas du kilométrage annuel fixé arbitrairement à 120 000 km, alors que la pratique généralement citée en Allemagne est de 135 000 km/véh.an. Une autre entrave à la comparaison vient du véhicule de référence. En France, il s'agit d'un tracteur attelé à une semi-remorque de type savoyarde, en Allemagne d'un camion-remorque. Pour toutes ces raisons, le rapport ne propose donc pas de mise en parallèle de l'ensemble des coûts d'exploitation allemands et français. Cet exercice ne sera proposé que pour les coûts de personnel de conduite car c'est le premier poste de coût, il est identifié depuis longtemps comme le vecteur par lequel se joue la compétition des TRM européens, et il convenait d'y concentrer les efforts d'investigation.

3. Conditions d'emploi du personnel de conduite

Concernant la gestion du personnel de conduite, les fondamentaux sont bien établis :

- il n'y a pas de salaire minimum national, ni régional, ni par métier ;
- les salaires conventionnels, négociés au niveau des Länder, ne sont pas obligatoires. On peut descendre en dessous ;
- il existe une très forte disparité Ouest-Est ;
- la rémunération se pratique au forfait mensuel. Le temps de travail mesuré par le chronotachygraphe n'est pas pris en compte pour établir la fiche de paie ;
- le temps de disponibilité n'est pas rémunéré ;
- les positions « autres travaux et temps à disposition » sont très peu utilisées. Les temps d'attente passent souvent en temps de repos. Cela est affirmé dans les petites entreprises, au nom de la co-gestion. Les représentants des grands groupes affichent un grand respect des règles européennes, mais on sait qu'elles ne sont pas interprétées et contrôlées de la même façon dans tous les pays.

4. Coûts de personnel de conduite

Il semble que le salaire annuel d'un conducteur d'Allemagne de l'Ouest soit comparable à celui d'un conducteur français, voire supérieur (jusqu'à 3 000 €/mois). L'écart se creuse en faveur de l'Allemagne avec les charges sociales (25 %) et dans une moindre mesure avec les frais de déplacement. L'avantage principal vient de la gestion des temps. La forfaitisation du salaire et l'application stricte de la législation sociale européenne permettent à un conducteur allemand longue distance de conduire près de 22 % de plus qu'un conducteur français. Rapporté au coût complet de ce poste, à peu près équivalent pour les Länder de l'Ouest, le ratio « coût de l'heure de conduite » montre bien où se niche l'avantage concurrentiel des Allemands.

Enfin, on découvre que les conducteurs des Länder de l'Est sont payés environ 30 % de moins qu'à l'Ouest, lorsque les conventions sont appliquées. Le taux horaire de base recommandé en Thuringe est de 6,14 €/heure (sans ancienneté) !

De nombreux transporteurs de l'Ouest développent donc une structure bis à l'Est et proposent à leurs clients deux tarifs pour deux prestations différentes : le haut de gamme dans la tradition germanique et le *low-cost*. Il ressort en effet de ce rapport que de très nombreux chargeurs, notamment industriels, placent le prix en critère secondaire et privilégient absolument le respect des délais et la sécurité du fret. D'autres, comme partout, font la course aux prix.

Tableau n° 68
Coûts de personnel de conduite longue distance en 2005

		France moyenne enquête CNR	Allemagne standard type Land de l'Ouest	Allemagne max. : Land cher à l'Ouest	Allemagne min. : Land de l'Est et temps de travail un peu supérieur
Salaire (heures supplémentaires incluses) + primes rapporté au mois	€/mois	2 173	2 734	2 967	1 718
Charges patronales (aides Fillon déduites)	%	38	25	25	25
Indemnités de déplacement en moyenne par jour	€/jour	38	20	20	20
Coût total annuel	€/an	44 173	45 463	48 960	30 425
Temps de travail hebdomadaire*	h/sem.	49,6	56,5	56,5	56,5
Nombre de semaines de travail par an	sem./an	42	42	42	44
Temps de travail annuel	h/an	2 100	2 373	2 373	2 486
Temps de conduite annuel	h/an	1 554	1 890	1 890	1 980
Coût de l'heure de travail	€/h	21,0	19,2	20,6	12,2
Coût de l'heure de conduite	€/h	28,4	24,1	25,9	15,4
Base 100 France sur l'heure de conduite	-	100	85	91	54

* Pour la France, il s'agit de la moyenne observée. Pour l'Allemagne, il s'agit de la référence servant à la paie. Les temps de conduite annuels sont les valeurs les plus comparables entre la France et l'Allemagne.
Source : CNR

5. La transposition de la directive 2002/15 CE

Elle s'est achevée en Allemagne au cours de la réalisation de cette étude. Elle est applicable depuis septembre 2006. Le rapport doit être considéré comme antérieur à la transposition. Toutefois, son analyse permet de penser qu'elle ne devrait rien changer. L'essentiel est dans l'article 4 de loi de transposition qui prévoit que le temps maximum de travail de 48 heures par semaine se calcule en moyenne sur quatre mois calendaires (et exceptionnellement sur six mois dans l'article 6). Ces périodes très longues connaissent évidemment des semaines d'inactivité (congés payés, maladies, etc.) comptant pour zéro et elles permettent de faire rapidement baisser la moyenne. Le calcul à l'année montre que les 56,5 heures hebdomadaires habituelles sont encore réalisables sur 42 ou 44 semaines de travail effectif (cela fait en moyenne 45,6 et 47,8 heures par semaine).

Annexe 10 - Le TRM aux Pays-Bas

**Synthèse de l'étude menée par Laurent Guihéry
pour le compte du Comité national routier (octobre 2007)**

Le troisième pavillon européen de transport routier de marchandises international est... celui des Pays-Bas ! Ses entreprises, majoritairement tournées vers l'international, ont développé un modèle économique surprenant, certes alimenté par le plus grand port maritime européen, mais étonnamment résistant à l'ouverture internationale du marché de TRM malgré ses coûts élevés. Ceux-ci sont probablement compensés par une forte productivité, même si elle n'est pas toujours bien révélée.

Le TRM aux Pays-Bas mérite donc qu'on l'observe de près. C'est ce qu'est parti faire Laurent Guihéry, enseignant-chercheur au Laboratoire d'économie des transports, en collaboration avec le CNR. Le présent document propose un relevé des enseignements principaux¹.

1. Cadrage économique

L'économie néerlandaise est florissante. En 2006, le PIB a progressé de presque 3 %, les investissements de 4,5 %, les finances publiques sont excédentaires de 0,5 % et le chômage ne pèse que 5,4 % de la population active. Si craintes il y a, elles vont donc plutôt vers une possible surchauffe de l'économie. Le rapide recul du chômage depuis plusieurs années conduit notamment à envisager une hausse du temps de travail.

Le principal moteur de l'économie néerlandaise est l'exportation. Cette activité particulièrement dynamique a progressé de 7,5 % en 2006 ; 45 % des exportations néerlandaises sont en fait des réexportations, qui progressent encore plus vite : + 12,25 % en 2006. Les Néerlandais sont les champions du commerce international. Ils hébergent souvent les bases européennes des firmes mondiales de nouvelles technologies (les EDC, European Distribution Centers). Ce pays d'explorateurs et de marchands a bâti, avec Rotterdam, le plus grand port de commerce d'Europe, véritable « porte d'entrée » du fret sur le continent. En 2005,

1 - Cette synthèse et les comparaisons ont été réalisées par Alexis Giret du CNR, sur la base de l'étude de Laurent Guihéry. Le document complet (46 pages) ainsi que son résumé sont disponibles sur le site Internet du CNR à l'adresse suivante : http://www.cnr.fr/etudes/europe/e-docs/00/00/01/EB/document_etudes_cnr.phtml.

ce port a traité 9,2 millions de conteneurs, soit quatre fois plus que Le Havre et dix fois plus que Marseille, les deux premiers ports de conteneurs en France. En 2005, ceux-ci régressaient sur cette activité alors que Rotterdam progressait de 12 %. Cette activité est évidemment une manne pour les transports terrestres néerlandais, le TRM en profite.

2. Les transports de marchandises aux Pays-Bas

Le mode routier domine, comme ailleurs en Europe, les échanges terrestres de fret : 82 % des flux en national. Toutefois, le transport fluvial occupe à ses côtés une place majeure, notamment pour les exportations (61 % des tonnages exportés par voie terrestre). Le transport ferroviaire de fret est de moindre importance. Il est en cours de refondation avec la reprise des activités fret des chemins de fer néerlandais, NS, par le puissant acteur allemand du fret ferroviaire européen, Railion.

Les trafics de fret se concentrent naturellement autour de Rotterdam. Les axes majeurs partent vers l'Allemagne et le sud de l'Europe. Si le fluvial permet de desservir majoritairement la Belgique et offre des réserves de capacités, il devrait apparaître ailleurs, sur le réseau routier, des goulots d'étranglement. Le TRM international croît actuellement de 7 % par an aux Pays-Bas et les pouvoirs publics prévoient une hausse du TRM de l'ordre de 20 % à 30 % d'ici à 2020.

Tableau n° 69

Données de cadrage 2005 – Comparaison France - Pays-Bas

	France	Pays-Bas	Unité
TRM réalisé par le pavillon national	205	84	milliards t.km
dont national	177	32	milliards t.km
dont international	28	52	milliards t.km
t.km fer marchandises	41	5	milliards t.km
t.km voies navigables	9	42	milliards t.km
Entreprises secteur TRM	36 000	12 000	
Tracteurs et camions TRM	185 000	77 500	(plus de 3,5 t)

Source : CNR

Environ 12 000 entreprises de TRM œuvrent aux Pays-Bas. Ce compte d'autrui pèse 70 % des tonnages transportés. Il est réalisé avec environ 77 500 véhicules de plus de 3,5 tonnes de PTAC. 80 % des entreprises de TRM seraient spécialisées dans l'international ! La profession réalise d'ailleurs plus de t.km à l'international qu'en national. Cette considération relative n'est pas due qu'à la taille du pays, puisqu'en absolu, le TRM international néerlandais pèse près du double de celui du pavillon français ! Le pavillon néerlandais transporte 57 % de ses exportations (par TRM), comme la France il y a quinze ans. Mais fait plus extraordinaire, le pavillon néerlandais est également majoritaire dans ses

importations (52 %). Le premier marché international est celui avec l'Allemagne. Il pèse 2,4 fois le deuxième : celui avec la France. Les pavillons étrangers qui pénètrent le plus les marchés internationaux en tant que pavillons tiers sont les Belges, puis les Allemands, ensuite les Polonais. Les Français sont 16^e et pèsent 1,1 % du phénomène. Ces trois pays sont également les trois premiers caboteurs aux Pays-Bas. La France est 5^e et emporte 2 % du marché de cabotage.

Les entreprises de TRM aux Pays-Bas sont donc fortement tournées vers l'international et sont très dynamiques, au point d'éprouver des difficultés récurrentes à recruter des chauffeurs. Il manquerait 6 000 conducteurs aux Pays-Bas. Pour garder les meilleurs, les entreprises se livrent à une certaine surenchère salariale. Parallèlement, elles embauchent à l'étranger. Elles ont depuis longtemps recruté les conducteurs polonais disponibles – ce qui est difficile car la Pologne manque également de conducteurs, mais 2 000 à 3 000 conducteurs polonais auraient tout de même préféré travailler sous le régime avantageux de la convention collective TRM néerlandaise. Les plus récentes embauches extérieures se tournent vers la Turquie. Mais il n'est pas certain que ces conducteurs bénéficient tous des conditions d'emploi et de rémunération néerlandaises.

D'autres sujets d'inquiétude concernent la rentabilité des entreprises de TRM qui chute depuis vingt ans et est passée en négatif depuis 1999. Ce phénomène s'amplifie au point que la rentabilité sectorielle en 2005 est de - 3,4 %. Comme en France, les transporteurs néerlandais déplorent une hausse des coûts de transport supérieure à la croissance du prix du fret. Cela est notamment dû à la hausse de la fiscalité supportée par les camions. Selon TLN¹, un poids lourd néerlandais paierait plus de 16 000 € par an de taxes (dont Eurovignette, hors péages kilométriques). Cela reste toutefois inférieur à la taxation d'un poids lourd français de profil international qui subit près de 22 000 € de taxes annuelles (TIPP + taxe à l'essieu + taxe professionnelle, hors péages, impôts, contributions sociales, etc.).

Mais aux Pays-Bas, la croissance, le dynamisme et l'optimisme prévalent sur les difficultés. Lorsque les nouveaux États membres sont entrés dans l'Union européenne, les transporteurs ont salué l'événement, espérant une accélération de la croissance, de nouveaux marchés et le renouvellement des viviers de chauffeurs.

3. Coûts d'exploitation

Le rapport complet donne les évaluations de coûts d'exploitation réalisés par NEA. Il conviendra certainement de les appréhender avec prudence. La première chose qui surprend dans leurs modélisations est la faible productivité généralement retenue. Cela ne concorde pas avec les résultats issus de l'étude de terrain menée pour le CNR. Par ailleurs, certains concepts et certains points

1 - TLN : Transport en Logistiek Nederland, principale organisation professionnelle du secteur de TRM.

de méthodologie de NEA demeurent flous. Ils ont décliné les demandes de coopération pour y voir plus clair. Il semble donc fiable de retenir les éléments suivants de comparaison avec la France :

- coûts de carburant et d'entretien-réparation de 5 % inférieurs pour les entreprises de TRM néerlandaises ;
- coûts de véhicule un peu supérieurs ;
- assurances 50 % plus chères ;
- coûts de structure très proches de ceux connus en France.

L'écart le plus important proviendrait des coûts de personnels de conduite, supérieurs aux Pays-Bas, quelle que soit la façon de les appréhender.

4. Conditions d'emploi du personnel de conduite

3

La culture économique néerlandaise est très libérale : liberté, dynamisme, esprit d'entreprise, ouverture sur le monde, elle respecte les différences tout en offrant une forte cohésion. Cela se ressent dans les relations entre les trois piliers, État-entreprises-salariés. Il faut connaître le « *polder model* » pour bien comprendre le fonctionnement des relations de travail. Ce modèle est fondé sur un dialogue social intense, des rapports sociaux consensuels et un État n'intervenant qu'en cas de nécessité. Les ministères aux Pays-Bas ne connaissent pas autant de choses qu'en France sur les entreprises. Le dispositif statistique, par exemple, est moins étoffé et il est volontiers géré par des instituts mixtes, voire par des cabinets privés. L'État veille à ne pas faire de surenchère législative ou réglementaire, partant du principe que les entreprises, plus réactives, trouveront toujours un contournement. En revanche, les syndicats sont au cœur de l'entreprise. Habiles négociateurs, ils sont puissants et pratiquent la co-organisation. Il y a peu de conflits.

La gestion du personnel de conduite est largement encadrée par la convention collective dite de TLN. Claire, précise, accessible, s'étendant sur 112 pages, elle est appliquée par la quasi-totalité des entreprises de TRM. La pression actuelle sur le marché des conducteurs routiers renforce encore la nécessité pour les employeurs de la respecter.

Le taux horaire de la convention pour un conducteur routier effectuant de l'international évolue de 9,84 € à l'embauche à 12,54 € à partir de six années d'ancienneté (valeurs octobre 2006). En France, un conducteur équivalent se voyait proposer de 8,15 € à 8,85 € de l'heure. Les heures sont dites normales jusqu'à 40 heures par semaine, puis se voient attribuer une majoration de 30 % au-delà. Les heures effectuées le samedi rapportent 50 % de plus et celles effectuées le dimanche sont doublées.

L'employé paye ses impôts en même temps que ses charges sociales. La partie charges pèse 31,70 %, ce qui est comparable à la France. La partie impôt sur le revenu connaît des tranches marginales progressives, ce qui rend impossible l'affichage d'un taux unique. Un conducteur standard gagnant 44 000 € brut par an se verra imposer à hauteur d'environ 38 % (taux complet charges + IR).

Les charges patronales subissent des plafonds et connaissent certaines exonérations. Leurs taux unitaires ne doivent donc pas être additionnés et le taux résultant pour un salaire de conducteur routier se situera entre 28 % et 30 %. C'est moins qu'en France où le taux pour un conducteur au profil international, allégué des réductions Fillon, avoisine les 36 %.

Les frais de déplacement s'élèvent à environ 7 € par jour en national, ce qui est bien plus faible qu'en France. En revanche, ils sont forts à l'international : 40 € par jour. Le système de défraiement à l'international est assez simple et attractif pour les conducteurs : toute heure passée à l'extérieur de l'entreprise sur un parcours international génère une indemnité de $40/24 = 1,67$ €/h. Selon les témoignages des entreprises rencontrées, certaines généraliseraient ce défraiement à l'ensemble des destinations de leurs conducteurs afin de le garder. Ce serait une des réponses à la forte pénurie de bons conducteurs, qu'ils opèrent en national ou en international. Bien entendu, cette forme de « bonus », par sa nature, échappe à la fiscalité. Les montants ne sont pas anodins, un mois de pleine activité rapporterait alors plus de 800 € nets aux conducteurs.

Du côté du temps de travail, le nombre de journées utiles est proche de ce qui est connu en France. Sont accordés 28 jours de congés payés et 7 jours fériés. Si l'on prend en compte les congés maladie et autres absences exceptionnelles, on arrive à un profil standard de 213 jours de travail, quasiment comme en France. En revanche, le contenu est différent. Aux Pays-Bas, il ne semble pas y avoir d'hésitation quant aux référentiels : une journée de TRM « normale » totalise 11 heures de travail et une semaine 55 heures. Hors « standards », les témoignages rapportent fréquemment des semaines de 60 heures. Arguant de cet état de fait, les Pays-Bas ont obtenu de la Commission européenne un délai supplémentaire jusqu'en mars 2010 (+ 5 ans) pour transposer la directive européenne 2002/15.

Les heures rémunérées sont comme en France issues des enregistrements des chronotachygraphes. En revanche, il semblerait que soient privilégiées les positions conduite et repos, au détriment principalement du temps de disponibilité (ou « carré barré »). Les témoignages rapportent une forte sensibilité des conducteurs à la compétitivité de leur entreprise sur le marché européen. Ils pratiqueraient en conséquence, avec leur employeur, une gestion pragmatique des temps.

Ainsi les conducteurs néerlandais gagnent beaucoup plus que les conducteurs français, près de 50 %, et coûtent nettement plus cher à l'entreprise. Leur forte production comble en partie seulement l'écart. Le coût de l'heure de conduite demeure donc plus élevé que celui d'un conducteur français. De l'ordre de 8 %, si l'on compare les évaluations NEA à celles du CNR, résumées dans le tableau de synthèse n° 70.

Tableau n° 70
Coûts de personnel de conduite longue distance en 2006
Comparaison France - Pays-Bas

		France, enquête CNR, classe >131 000 km/an	Pays-Bas, standard NEA à l'international vers la France
Salaire (heures supplémentaires incluses) + primes rapportées au mois	€/mois	2 184	3 223
Charges patronales (aides Fillon déduites)	%	36	30
Indemnités de déplacement en moyenne par jour*	€/jour	40	40 - 7
Coût total annuel	€/an	44 218	55 132
Temps de travail hebdo. pour une semaine effectivement travaillée	h/sem.	50	55
Nombre de semaines de travail effectif par an	sem./an	43	43
Temps de travail annuel	h/an	2 140	2 343
Temps de conduite annuel	h/an	1 667	1 917
Coût de l'heure de travail	€/h	20,7	23,5
Coût de l'heure de conduite	€/h	26,5	28,8
Base 100 France sur l'heure de conduite	-	100	108

* Pour les Pays-Bas, l'indemnité est de 40 € en international et 7 € en national. Le coût annuel retient 50 % de chaque. Pour la France, il s'agit de l'indemnité moyenne avec 50 % d'activité à l'international.

Un tel tableau de synthèse présente à la fois des valeurs de référence et des résultats statistiques. Ces données ne peuvent donc pas être recoupées entre elles par des calculs simples.

Source : CNR, NEA

À la lecture de ce type de tableau, il faut garder à l'esprit que les temps de travail sont les éléments les moins précisément évalués. Les entretiens avec des transporteurs permettent de penser que les profils NEA sous-évaluent le temps de travail réel. Cependant, d'autres exemples beaucoup plus productifs entérinent le surcoût horaire des conducteurs, jusqu'à + 12 %. Mais ils permettent de faire rouler les véhicules jusqu'à 150 000 ou 180 000 km par an.

La réussite du pavillon néerlandais à l'international oblige à formuler l'hypothèse qu'un volume important de travail et une flexibilité dans les horaires des conducteurs peuvent être des avantages compétitifs décisifs sur le marché du TRM européen.

Annexe 11 - Résultat de l'enquête Randstad-Jobtransport

L'enquête Regards sur le métier de conducteur routier a été réalisée en décembre 2007 par Randstad (société d'envergure mondiale de services en ressources humaines) et par Jobtransport (site dédié à l'emploi dans le monde des métiers du transport et de la logistique).

1. Le contexte

Le secteur du transport routier de marchandises et de voyageurs est confronté depuis plusieurs années à des mutations diverses (élargissement des marchés, concentration, hausse du prix du carburant, avancées technologiques, réglementation en évolution, etc.). Ces changements structurels ont considérablement complexifié le métier de conducteur routier (dimension plus commerciale, utilisation de l'informatique embarquée, etc.), l'exigence de qualification y est de plus en plus forte. Dans le même temps, les entreprises de transport sont confrontées à une forte pénurie de conducteurs : 19 019 postes de conducteurs étaient à pourvoir en 2006 et 10 994 d'entre eux étaient considérés comme des postes difficiles à recruter (soit 57,9 %). Selon l'analyse réalisée par le CREDOC-UNEDIC et ASSEDIC sur les besoins de main-d'œuvre, le métier de conducteur est placé au 5^e rang des postes déclarés les plus difficiles à recruter. Les perspectives à 2015 sont également inquiétantes. Pour pallier les départs en retraite, compte tenu du *turn-over* et de l'évolution du marché, il faudrait recruter 240 000 conducteurs en moins de dix ans (source : DARES). Ce qui classe le métier de conducteur au 6^e rang des métiers en termes de volume de recrutements nécessaires.

2. L'échantillon

L'enquête a été réalisée en partenariat avec le DESS Transport et Logistique de Lyon auprès de 1 373 conducteurs routiers, dans les restaurants pour chauffeurs, dans les centres experts transport de Randstad et sur le site Internet Jobtransport.com. La moyenne d'âge de notre échantillon de conducteurs est d'un peu plus de 37 ans. Selon les DADS (déclarations annuelles des données sociales), au niveau national, l'âge moyen des conducteurs avoisine les 40 ans. Au niveau national, la proportion de femmes est un peu inférieure à celle de notre échantillon (6 %), les femmes ne dépassant pas 3 % de l'effectif des conducteurs routiers (DADS 2003). Si l'on compare la situation familiale de notre échantillon avec les structures

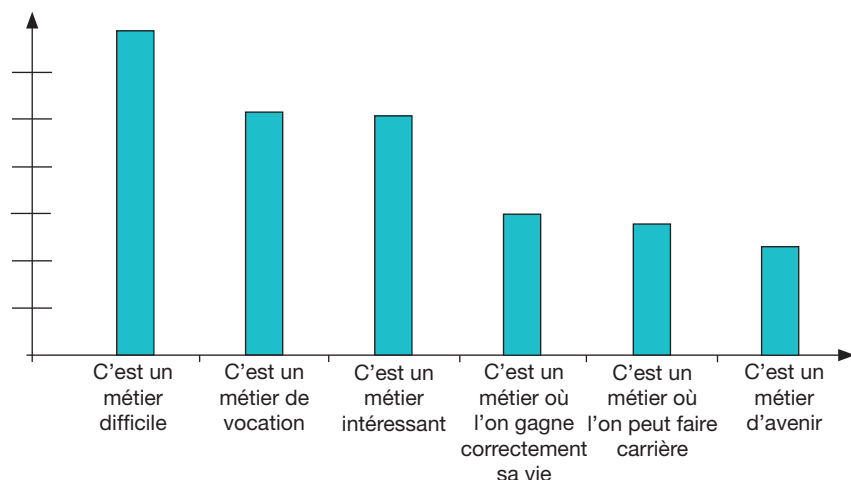
familiales françaises, le nombre de conducteurs vivant seuls est à peu près égal au nombre de Français vivant seuls (32 % et 31 %), les conducteurs sont plus nombreux à vivre avec des enfants (49 % contre 44 % au niveau des Français), et le nombre de conducteurs vivant en couple sans enfant est inférieur à la moyenne nationale (19 % contre 24 %). L'ancienneté moyenne dans le métier des conducteurs interrogés est proche de 12 ans, tandis que l'ancienneté moyenne des conducteurs du transport routier de marchandises est de 15 ans (selon l'enquête conjoncturelle 2003 de la DGMT-SESP, Direction générale de la mer et des transports, Service économie, statistiques et prospective). Les conducteurs interrogés sont à 55 % des salariés en CDI, à 24 % des intérimaires, à 9 % en CDD et à 9 % également des demandeurs d'emploi. Étant donné que l'étude a été réalisée dans les centres experts transport de Randstad, nous avons dans notre échantillon une surreprésentation des conducteurs intérimaires à 24 %, contre un taux de recours à l'intérim dans le transport routier de marchandises à environ 4,4 %. Les conducteurs interrogés sont 49 % à travailler dans des entreprises comprenant entre 10 et 100 conducteurs, 27 % dans des entreprises de moins de 10 conducteurs et 24 % dans des entreprises de plus de 100 conducteurs.

3. Les objectifs de l'étude

C'est dans ce contexte d'évolution et de fortes difficultés de recrutement que nous nous sommes intéressés au métier de conducteur. Pour comprendre les motivations des conducteurs pour cette profession, mais aussi pour mieux comprendre leurs difficultés, leurs aspirations et leurs souhaits d'évolution, nous avons interrogé 1 373 conducteurs à travers la France. Cette étude nous permet de déterminer quelles sont les populations de chauffeurs qui sont les plus en « difficulté » par rapport à leur métier, de comprendre sur quoi ils sont le plus insatisfaits et donc, ensuite, de répondre à leurs préoccupations et les fidéliser. L'étude ci-après nous permet aussi de savoir quelles sont les composantes du métier à mettre en avant pour attirer des populations externes vers le métier de conducteur, valoriser l'image du conducteur et ainsi pourvoir les nombreuses offres d'emplois ouvertes. Enfin, elle permettra aux transporteurs d'avoir un « regard » sur le moral de leurs équipes, sur leurs aspirations profondes, leurs souhaits d'évolution, pour mieux les comprendre et donc répondre à leurs envies et à leurs besoins.

4. Point de vue général des conducteurs sur leur métier : un métier de vocation, difficile, mais intéressant

Graphique n° 173
Le point de vue global des conducteurs sur leur métier



Source : Randstad-Jobtransport, Regards sur le métier de conducteur routier, décembre 2007

La réponse la plus citée à la question relative au point de vue global sur le métier de conducteur est qu'il s'agit d'un métier difficile. En deuxième position, les conducteurs considèrent leur métier comme un métier de vocation (51 % d'entre eux), puis intéressant. En dernière position, seulement 22 % des conducteurs estiment que c'est un métier d'avenir.

4.1. Un métier de vocation

À la question « Pourquoi êtes-vous entré dans le métier ? », moins de 10 % des conducteurs répondent qu'ils y sont entrés par défaut, 46 % pour l'autonomie et près de 66 % pour la passion de la route. En ce qui concerne les moyens d'entrée dans un poste de conducteur, le bouche à oreille est le moyen le plus important (32 %), le second est la candidature spontanée (27 %).

4.2. Des conditions de travail difficiles

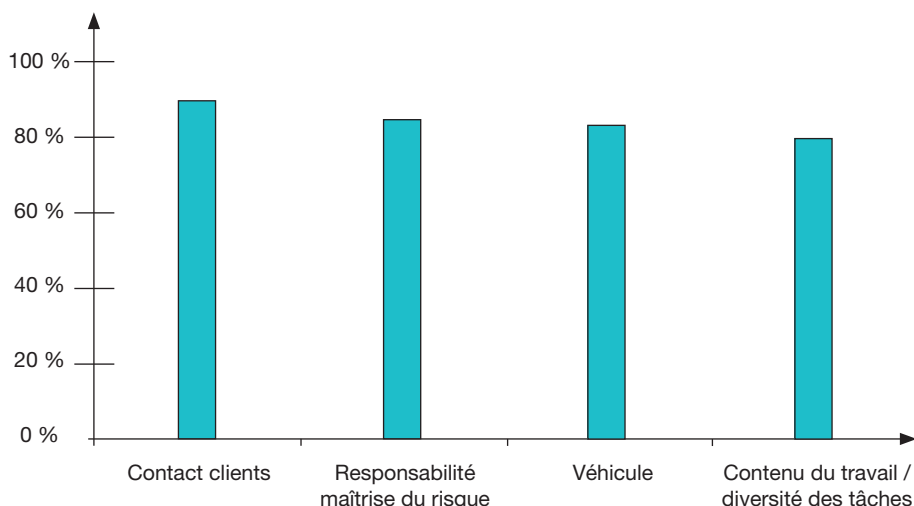
Le transport national et le transport international sont les types de transport pour lesquels les conditions de travail se révèlent les plus difficiles.

Les travaux publics et la messagerie récoltent respectivement 85,8 % et 86,8 % de satisfaction. Les conducteurs qui effectuent plus de six découchers par mois et ceux qui effectuent de la manutention sont moins satisfaits de leurs conditions de travail que l'ensemble des conducteurs (75 % et 78,6 % contre 80,5 %). Les conducteurs qui effectuent de la conduite en relais et ceux qui font du double équipage de nuit sont, quant à eux, un peu plus satisfaits de leurs conditions de travail que l'ensemble des conducteurs (82 % et 82,1 % contre 80,5 %)

La satisfaction des conducteurs par rapport aux conditions de travail évolue avec l'expérience professionnelle dans ce secteur. Ainsi, les conducteurs ayant moins de 5 ans d'expérience sont satisfaits à 85 % de leurs conditions de travail, contre 77 % pour les conducteurs ayant plus de 20 ans d'expérience. Plus les conducteurs sont âgés, plus ils trouvent difficiles leurs conditions de travail.

4.3. Un métier intéressant

Graphique n° 174
Les quatre critères sur lesquels les conducteurs sont les plus satisfaits



Source : Randstad-Jobtransport, Regards sur le métier de conducteur routier, décembre 2007

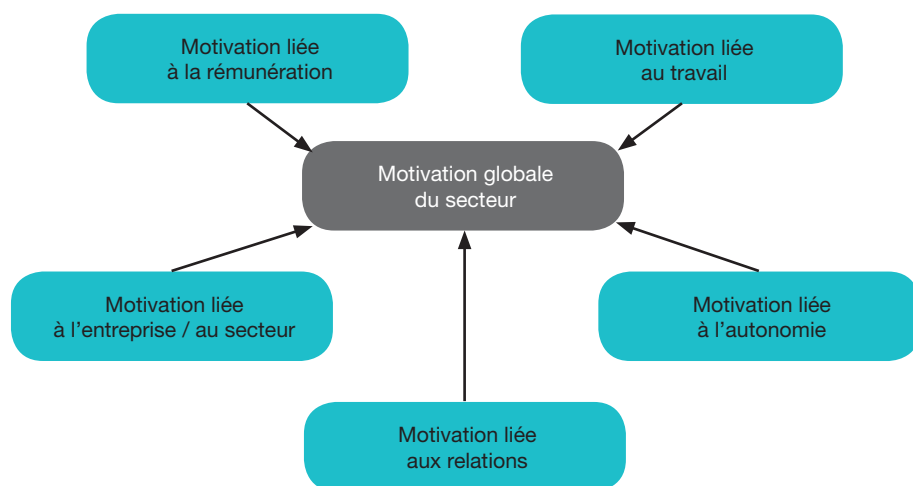
Quels intérêts les conducteurs trouvent-ils dans leur métier ?

Le contenu du travail et la diversité des tâches satisfont plus de 80 % des conducteurs. Ils sont 84 % à être satisfaits du véhicule qu'ils conduisent, de leur responsabilité et de leur maîtrise du risque.

Enfin, c'est le contact client qui est le principal facteur de satisfaction, avec près de 90 % de conducteurs satisfaits.

5. Les différentes sources de motivation du conducteur

Graphique n° 175
Les composantes de la motivation du conducteur



Source : Randstad-Jobtransport, Regards sur le métier de conducteur routier, décembre 2007

Pour mieux comprendre les conducteurs, nous avons regroupé en cinq pôles les éléments susceptibles d'influencer leur motivation globale. Le premier pôle porte sur la motivation liée au travail du conducteur (tâches relatives au métier mais aussi rythme de travail). Le deuxième porte sur la motivation du conducteur vis-à-vis de son organisation, de son autonomie. Le troisième porte sur les relations que le conducteur entretient au quotidien avec ses clients, son manager, ses collègues de travail, etc. Le quatrième porte sur l'entreprise dans laquelle travaille le conducteur ainsi que sur le secteur du transport en général. Enfin, le cinquième pôle est lié à la rémunération. Les pages suivantes présentent une analyse de ces différents facteurs de motivation du conducteur.

5.1. Motivation liée au travail

Nous retrouvons l'intérêt technique du conducteur (84,10 % des conducteurs sont satisfaits du véhicule qu'ils conduisent) et la diversité des tâches (83,10 % sont satisfaits du contenu de leur travail et de la diversité des tâches qu'ils réalisent). Les conducteurs en messagerie et à l'international sont encore plus satisfaits de la diversité de leurs tâches (respectivement 87 % et 85,6 % de satisfaction). Mais nous

trouvons aussi des éléments plutôt négatifs comme le rythme de travail difficile et la fatigue qui en résulte. Les conducteurs effectuant plus de six découchers par mois et de la manutention vivent plus difficilement leur métier. Après plusieurs années dans ce métier, les conducteurs sont plus fatigués. Ainsi, 89,2 % des 18-25 ans sont satisfaits de leurs conditions de travail et de vie contre 74,3 % des plus de 56 ans.

5.2. Motivation liée à l'autonomie

Le besoin d'autonomie est assez fort chez les conducteurs. Près de 46 % d'entre eux sont venus dans ce métier pour cette raison. On peut voir aussi que de plus en plus de conducteurs viennent vers ce métier pour l'autonomie qu'il leur confère. C'est le cas de 40 % des conducteurs ayant 20 ans d'expérience et de 52 % de ceux qui ont moins de deux années d'expérience. Un des points positifs augmentant la motivation des conducteurs est la responsabilité qui leur est donnée dans leur travail et leur maîtrise du risque. Ainsi, 84,7 % des conducteurs sont satisfaits de leurs responsabilités et de leur maîtrise du risque.

Parmi les facteurs de démotivation du conducteur, nous retrouvons la pression disciplinaire et la réglementation contraignante. Ainsi, l'apprentissage des nouvelles technologies satisfait seulement 59 % de conducteurs. La première hypothèse expliquant cette insatisfaction peut être le manque de formation des conducteurs ou les difficultés rencontrées notamment par les plus âgés d'entre eux (les conducteurs ayant moins de deux ans d'expérience sont beaucoup plus satisfaits sur ce critère que ceux ayant 10 à 20 ans d'expérience : - 10 points d'écart). Mais cette insatisfaction vis-à-vis de l'apprentissage des nouvelles technologies est probablement aussi le reflet d'un sentiment de perte d'autonomie et de responsabilité dû à l'arrivée du chronotachygraphe numérique, du GPS et de l'informatique embarquée. L'insatisfaction vis-à-vis de l'apprentissage des nouvelles technologies est plus marquée dans les entreprises ayant entre 10 et 100 conducteurs (45 % de conducteurs insatisfaits contre 39 % dans les grandes structures et 36 % dans les petites structures).

5.3. Motivation liée aux relations

Le contact client est le principal facteur de satisfaction des conducteurs, avec près de 90 % de conducteurs satisfaits. Cette piste de réflexion nous ouvre de réelles opportunités de combiner nos objectifs de société de service avec les intérêts de nos conducteurs. Elle est d'ailleurs aussi bien exploitable pour fidéliser notre population de conducteurs en les formant à la relation client, qu'en argumentation de recrutement de nouveaux conducteurs. Un des éléments influençant le plus négativement la motivation des conducteurs est le manque de communication et de reconnaissance sociale (55 % de conducteurs insatisfaits). La satisfaction des conducteurs par rapport à la reconnaissance sociale décroît proportionnellement aux années d'expérience dans le métier (59 % de satisfaction pour les moins de deux ans d'expérience, contre 36,2 % pour les plus de 20 ans d'expérience).

Dans les entreprises de transport les plus importantes, les conducteurs se plaignent davantage du manque de reconnaissance sociale (61,3 % d'insatisfaits, contre 50 % pour les conducteurs en poste dans les entreprises de moins de dix personnes). En ce qui concerne les types de transport effectués, les conducteurs au national et à l'international sont les plus insatisfaits de leur reconnaissance sociale (66,2 % et 62,5 % d'insatisfaits contre 56,9 % en moyenne). En régional et en messagerie, les conducteurs satisfaits et insatisfaits de leur reconnaissance sociale sont répartis de manière à peu près égale. Les conducteurs en travaux publics sont en revanche beaucoup plus satisfaits que la moyenne des conducteurs (62,4 % contre 43,1 %). Le management influence également la motivation des conducteurs. Les relations avec l'encadrement sont vécues plus difficilement chez les conducteurs des plus grosses structures (72,9 % de satisfaits contre 80 %), et moins difficilement chez les plus diplômés (86,6 % de satisfaits contre 78,8 %).

5.4. Motivation liée à l'entreprise et au secteur

Les perspectives d'évolution de carrière et la sécurité/stabilité de l'emploi sont également des facteurs d'insatisfaction (respectivement 47 % et 34 % des conducteurs interrogés en sont insatisfaits). Le métier de conducteur n'est pas reconnu comme un métier d'avenir puisque moins de 50 % des conducteurs le considèrent comme un métier d'avenir.

Concernant leurs souhaits d'évolution, près de 58 % des conducteurs interrogés souhaitent continuer leur métier, 25,2 % souhaitent devenir moniteur ou formateur, 16,6 % veulent passer à l'exploitation, 7,1 % veulent quitter le secteur. Les conducteurs qui ont un BAC ou un DUT sont beaucoup moins nombreux à vouloir continuer leur métier que les autres chauffeurs (24,6 %). Cette population de chauffeurs souhaite davantage changer de poste pour devenir moniteur ou formateur (14,8 %), pour travailler dans des fonctions logistiques (13,8 %) ou passer à l'exploitation (13,8 %). Les conducteurs titulaires d'un CFP veulent plus que les autres devenir moniteurs ou formateurs (23,2 % contre 17,6 %). Plus les conducteurs acquièrent de l'expérience professionnelle, plus ils aspirent à devenir moniteur ou formateur (12,5 % pour les moins de 2 ans d'expérience contre 19,8 % pour les plus de 20 ans d'expérience). Les conducteurs qui ont entre 5 et 10 ans d'expérience souhaitent moins continuer leur métier que les autres (36,6 % contre 39,3 %). Les conducteurs en intérim souhaitent plus que la moyenne des conducteurs continuer leur métier (43,4 % contre 39,3 %), tandis que ceux en CDI le souhaitent moins que l'ensemble des conducteurs (37,1 % contre 39,3 %).

Pour ce qui concerne la taille des entreprises, les conducteurs travaillant dans les entreprises de plus de 100 conducteurs souhaitent le moins continuer leur métier (35,3 % contre 39,3 %). Ils sont plus nombreux à vouloir devenir moniteur ou formateur (20,2 % contre 17,4 %) ou à vouloir passer à l'exploitation (13,7 % contre 11,4 %).

Au niveau du type de transport, ceux qui veulent le moins continuer leur métier sont les conducteurs en messagerie et en régional (36,8 % contre 39,3 %).

5.5. Motivation liée à la rémunération

Près de 40 % des conducteurs pensent que leur métier est un métier dans lequel on gagne correctement sa vie (comparativement à d'autres métiers). Mais les conducteurs sont tout de même 48 % à être insatisfaits de leur rémunération.

6. Recommandation du métier de conducteur

3

Près de 74 % des conducteurs routiers recommanderaient leur métier à un proche. Ce chiffre est globalement assez satisfaisant pour la profession, mais on se rend compte dans le détail que certaines populations ont des avis plus nuancés.

6.1. La recommandation selon l'âge des conducteurs

Cette tendance est très marquée : plus les conducteurs vieillissent, moins ils recommanderaient leur métier à leurs proches. Le bouche à oreille étant le principal moyen d'entrée dans l'entreprise de transport, il est essentiel de pouvoir satisfaire la population des conducteurs plus âgés pour qu'ils puissent diffuser une image positive du métier et ainsi inciter les jeunes à s'orienter vers lui. Au contraire, les plus jeunes conducteurs véhiculent une image beaucoup plus positive du métier (près de 90 % des 18-25 ans recommanderaient leur métier à leurs proches).

6.2. La recommandation selon le type de contrat de travail

Le type de contrat est un critère influant sur la recommandation du métier à un proche. Les conducteurs en CDI recommandent un peu moins leur métier que la moyenne (70,1 % contre 74,3 %). En revanche, les conducteurs intérimaires recommanderaient davantage ce métier (80,7 %).

6.3. La recommandation selon la taille de l'entreprise

Plus l'entreprise est de taille importante et moins les conducteurs recommanderaient leur métier : près de 77 % pour les entreprises de moins de 10 conducteurs contre 71 % pour les entreprises de plus de 100 conducteurs.

7. Autres pistes de réflexion

7.1. Jouer sur la mobilité géographique des conducteurs

Les conducteurs mobiles géographiquement représentent 14,4 % des conducteurs interrogés.

La pression sur l'emploi des conducteurs étant très différente selon les régions, il nous semble intéressant de pouvoir développer la mobilité des conducteurs d'une région à l'autre (la pression sur l'emploi de conducteur routier est très disparate selon les régions : au niveau national 57,8 %, à Paris 74 %, à Lyon 50 %, dans le Nord-Pas-de-Calais 41 %, en Bretagne 38 %..., chiffres 2006 de L'UNEDIC).

Nous nous sommes intéressés aux conducteurs qui souhaitent changer de région, afin de mieux les identifier et pouvoir ensuite travailler sur leur mobilité.

Ils sont plus nombreux à avoir un BAC, un DUT ou autre (17,6 % contre 15,4 % sur l'ensemble des conducteurs interrogés) et sont proportionnellement plus nombreux que dans l'échantillon de l'ensemble des conducteurs à n'avoir aucun diplôme professionnel (13,5 % contre 9,6 %). Ils ont une moyenne d'âge un peu plus jeune que celle de l'échantillon : 36 ans contre 37 ans pour notre échantillon. Ils vivent plus souvent seuls (40,7 % pour les conducteurs mobiles contre 31,8 % sur l'échantillon total). Ils travaillent plus souvent en messagerie, en transport régional et en travaux publics (messagerie 12,7 % contre 11 % sur l'ensemble des conducteurs, régional 35 % contre 31 %, travaux publics 11,1 % contre 8 %).

7.2. Recruter des conducteurs plus diplômés

Une seconde piste porte sur le recrutement de profils de conducteurs plus jeunes, plus adaptables, plus diplômés. Nous avons souhaité connaître le profil et la satisfaction de cette population de conducteurs plus diplômés et analyser leurs souhaits d'évolution.

La première constatation est que dans la population de femmes conducteurs, 18,4 % d'entre elles ont un BAC, un DUT ou autre, contre 13,2 % des hommes.

Les conducteurs plus diplômés représentent 21,7 % des effectifs des entreprises de moins de 10 conducteurs (contre 11,5 % dans les entreprises de 10 à 100 conducteurs et 8,3% dans les entreprises de plus de 100 conducteurs).

La population de conducteurs plus diplômés recommanderait le plus son métier à un proche (à 75,6 % contre 68,4 % pour les titulaires d'un CAP ou BEP conduite).

Les conducteurs les plus diplômés sont plus satisfaits de leurs conditions de travail (84,4 % de satisfaits contre 74,1 % pour les titulaires d'un CFP). Ils sont plus satisfaits de leurs perspectives d'avenir (59,1 % contre 52,1 % en moyenne), de leur rémunération (59,3 % contre 51,7 % en moyenne), de leurs relations avec leur encadrement (86,2 % contre 78,8 % en moyenne) et de l'apprentissage des nouvelles technologies (63,5 % contre 59,4 %). Ils sont par contre moins nombreux à vouloir continuer leur métier de conducteur (24,6 % contre 39,4 % en moyenne) et préféreraient passer à l'exploitation (13,8 % contre 11,3 %) ou exercer des fonctions logistiques (13,8 % contre 8,8 %).

8. Synthèse

Nous savions depuis quelques années que le métier de conducteur avait considérablement évolué. Grâce à cette étude, nous avons maintenant des éléments sur la perception des conducteurs vis-à-vis de ces grandes évolutions.

Si les conducteurs sont très satisfaits du contact qu'ils ont avec leurs clients, ils ont beaucoup plus de difficultés à appréhender l'informatique embarquée, qui semble assez peu assimilée.

Si les conducteurs maîtrisent davantage le risque routier, s'ils sont assez satisfaits de leurs conditions de travail, ils attendent plus en termes de rémunération et de perspectives de carrière.

Ce qui constitue l'un des points prépondérants de cette étude, c'est le manque de reconnaissance sociale, qui touche en priorité les conducteurs en CDI. Un autre point également important est la position des conducteurs les plus jeunes, qui sont les plus nombreux à recommander leur métier à leurs proches et globalement plus satisfaits que les autres conducteurs sur l'ensemble des critères.

Pour conclure, on se rend compte dans cette étude que les nouvelles populations de conducteurs (les femmes, les moins expérimentés, les plus diplômés, les conducteurs en messagerie...) sont les plus satisfaits de leur métier, beaucoup plus que les anciennes populations de conducteurs (les plus expérimentés, travaillant à l'international et effectuant plus de six découchers par mois).

Grâce à cette étude, nous avons mis en lumière des pistes de réflexion pour pallier le manque de main-d'œuvre dans notre secteur, à savoir :

- une première réflexion à ouvrir sur le manque de reconnaissance sociale des conducteurs qui est strictement lié à l'image du conducteur routier et à l'image globale du secteur du transport ;
- une deuxième réflexion sur le recrutement de profils de conducteurs plus jeunes, plus adaptables, plus diplômés ;
- une troisième réflexion sur la mobilité nationale d'un certain nombre d'entre eux...

À l'horizon de 2012, où la pénurie aura atteint son apogée, ce sont les éléments nouveaux du métier (contact client, diversité des tâches, maîtrise complète du risque routier, etc.) qu'il convient dès à présent de mettre en avant pour moderniser l'image du métier de conducteur et attirer les nouvelles générations.

Quatrième partie

Transport routier de marchandises et gaz à effet de serre

Rapport du groupe de travail
présidé par Michel Savy

Introduction

La nécessité de mettre en œuvre un mode de développement durable, conjuguant développement économique et social et « soutenabilité » environnementale, fait aujourd'hui consensus. Le groupe de travail Transport routier de marchandises et gaz à effet de serre s'inscrit dans cette double préoccupation en l'appliquant au secteur du transport routier de marchandises :

- à court terme, dans le cadre d'une concurrence accrue, la part du pavillon français régresse sur le marché européen, du fait d'une perte de compétitivité dont il faudra cerner les causes, et le secteur n'est plus créateur d'emplois : comment retrouver les conditions de son développement ? ;
- à moyen terme, la lutte contre les émissions des gaz à effet de serre s'applique à toutes les activités et doit conduire à prendre des mesures sur les véhicules et le transport afin de respecter les engagements de la France en matière de réduction des émissions de CO₂.

La problématique est donc complexe pour ce secteur : comment respecter simultanément ces deux objectifs ? Peut-on à la fois lutter contre l'effet de serre en réduisant les émissions produites par le secteur routier de marchandises, tout en améliorant ou du moins en veillant à la compétitivité du pavillon français ?

Ce sujet s'inscrit tout à fait dans la problématique du nouveau ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables qui met le développement, l'aménagement du territoire et les transports sous le signe de l'écologie.

Au terme du protocole de Kyoto, l'Europe s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 8 % à l'horizon 2008-2012 par rapport aux émissions de 1990, et la France à stabiliser ses émissions sur la même période (du fait de son niveau initial d'émission inférieur à celui de la plupart des autres pays européens). Lors du Conseil européen du printemps 2007, les chefs d'État de l'Union européenne se sont engagés à réduire leurs émissions d'au moins 20 % d'ici à 2020, voire 30 % si l'ensemble des pays développés fait de même, et à porter à 20 % en 2020 la part des énergies renouvelables dans le bilan énergétique européen et à 10 % la part des biocarburants dans les transports (sous réserve de la mise en œuvre de biocarburants de seconde génération).

Au niveau international, lors du sommet du G8 à Heiligendamm du 6 au 8 juin 2007, les principaux pays industrialisés se sont engagés, d'une part, à prendre rapidement des mesures fortes de lutte contre le changement climatique afin de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre à un niveau qui empêche

toute perturbation anthropique dangereuse du système climatique et, d'autre part, à examiner attentivement les décisions prises par l'Union européenne, le Canada et le Japon qui prévoient de réduire au moins de moitié les émissions mondiales d'ici à 2050, lorsque sera défini un objectif mondial de réduction des émissions.

Par ailleurs, dans le cadre de la loi de programmation du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique, la France « soutient la définition d'un objectif de division par deux des émissions mondiales de gaz à effet de serre d'ici à 2050, ce qui nécessite, compte tenu des différences de consommation entre pays, une division par quatre ou cinq de ces émissions pour les pays développés ». L'objectif de division par quatre des émissions de CO₂ de la loi du 13 juillet 2005 peut ainsi constituer une référence de base pour l'élaboration et l'évaluation des politiques publiques des différents pays développés.

Une question peut cependant se poser, celle de la répartition des efforts entre les pays et entre les secteurs économiques. Aucune décision n'a été prise quant au choix de différencier les secteurs en définissant des objectifs particuliers à chacun d'entre eux, ou à l'inverse d'appliquer le même facteur 4 de réduction à chaque secteur.

Il faut bien noter que le coût de réduction d'une tonne de CO₂ peut être différent d'un secteur à l'autre, et que ceci pourrait justifier une différenciation des objectifs : théoriquement, il faudrait étudier le coût socioéconomique marginal de la tonne de CO₂ économisée dans les différents secteurs (bâtiment, industrie, transports, etc.) afin d'en déduire dans quel secteur et par quel type de mesures les objectifs de réduction peuvent être obtenus à coût socioéconomique marginal plus bas. Au demeurant, à l'intérieur d'un même secteur, le coût marginal de réduction des émissions d'une tonne de gaz carbonique peut également varier considérablement d'une source d'émission à une autre.

À défaut d'une décision et d'éléments de calcul sur cette comparaison entre secteurs, l'hypothèse est faite ici que le facteur 4 de réduction s'applique tel quel au secteur des transports, et en particulier au secteur du transport routier de marchandises (puisque l'on pourrait imaginer également, au sein du secteur des transports, une différenciation des objectifs entre transport de voyageurs et transport de marchandises, ainsi qu'entre modes de transport).

Dans ce contexte, quelle politique publique l'État peut-il envisager à court et moyen terme, dans le cadre des règles européennes et de ses engagements pour le respect du protocole de Kyoto, pour favoriser simultanément la compétitivité de nos entreprises, l'emploi de nos concitoyens et la réduction des émissions de gaz à effet de serre ?

Il apparaît d'emblée qu'un certain nombre de mesures devra être pris à l'échelle européenne quand des risques de distorsion de concurrence existent, mais de nombreuses actions peuvent être mises en œuvre à l'échelle nationale. Certaines pourraient même apparaître comme créatrices d'avantages comparatifs, si elles facilitent l'exportation de technologies de protection de l'environnement ou d'économie d'énergie par exemple.

Ce groupe de travail s'est attaché plus particulièrement aux questions de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier de marchandises, en coordination avec les problématiques traitées dans les trois autres groupes de travail de la mission. L'horizon d'étude de notre groupe est l'année 2015.

Nous présenterons dans un premier temps la situation actuelle du trafic et des émissions du secteur du transport routier de marchandises, la situation projetée à horizon 2025, ainsi que les conclusions qui peuvent en être tirées pour une projection à horizon 2050. Dans un deuxième temps, nous analyserons l'ensemble des mesures techniques et organisationnelles qui peuvent être mises en œuvre afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport routier de marchandises : mesures agissant sur la demande de transport, mesures de report modal, et mesures concernant l'amélioration de l'efficacité du transport routier. Nous verrons ensuite par quels moyens ces mesures peuvent être mises en œuvre. En les appliquant aux projections de trafic actuellement établies, nous présenterons alors le bilan de ces différentes mesures en termes de réduction des émissions de CO₂, en essayant de chiffrer leur impact et de les classer. Enfin, nous ferons l'exercice de « backcasting » visant à analyser quel volume de trafic et quelle organisation du transport permettraient de respecter les objectifs de réduction des émissions envisagés par la loi.

Chapitre premier

Situation actuelle et projections 2025 : croissance du trafic et des émissions selon un scénario tendanciel

1. Analyse de la situation actuelle : un transport routier qui croît en continu depuis 50 ans

1.1. Une croissance continue de la circulation routière en France

La circulation routière croît en France depuis 50 ans. En 2005, la circulation en France (y compris le trafic d'échange et de transit) représentait 556 milliards de véhicules-kilomètres (v-km), dont 398 milliards de v-km effectués par les véhicules individuels. Les véhicules utilitaires légers (VUL) français représentent plus de 16 % de la circulation totale et les poids lourds français près de 5 % du total.

En 2005, le transport routier de marchandises français représentait 248,6 milliards de tonnes-kilomètres (t-km), et le transit (assuré quasi exclusivement par des véhicules étrangers) 51 milliards de t-km. 22 % de cette circulation sont concentrés sur les autoroutes. C'est sur le réseau autoroutier que la circulation des poids lourds et des véhicules utilitaires est la plus importante.

En milieu urbain, où se concentre un quart de la circulation routière, les véhicules légers sont plus importants, mais véhicules utilitaires et poids lourds représentaient tout de même en 2000 plus de 18 % de la circulation totale urbaine en nombre de v-km, et davantage en termes d'occupation de la chaussée et de contribution à la congestion et aux diverses pollutions.

Le parc de poids lourds immatriculés en France est supérieur à 500 000 véhicules, et le nombre de véhicules utilitaires légers (VUL) en circulation est 10 fois plus important : il dépasse 5 millions, pour plus de 30 millions de véhicules légers (toutefois, comme on le verra plus loin, seule une petite partie du parc de VUL est destinée au transport de marchandises).

QUATRIÈME PARTIE

QUATRIÈME PARTIE

QUATRIÈME PARTIE

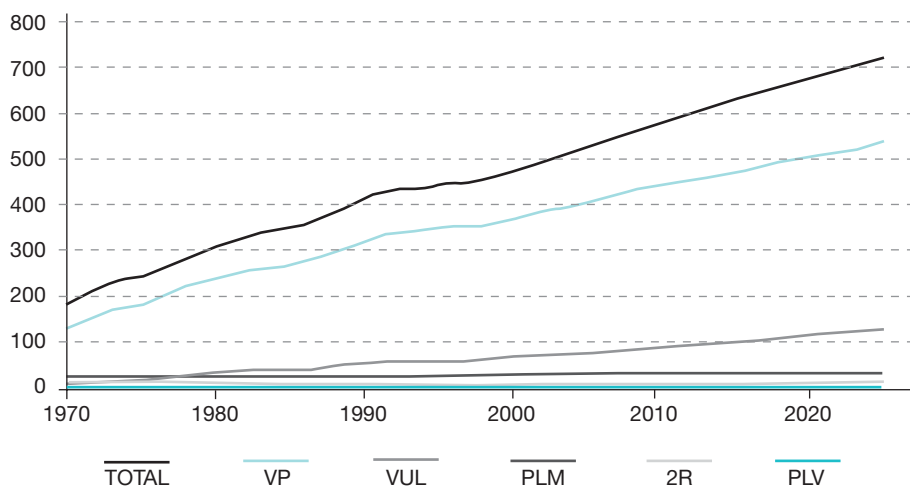
Le parc dont la croissance est la plus importante est celui des VUL : sa proportion est passée de 13,9 % de la circulation en 2000 à 16,4 % en 2005. Le parcours annuel de l'ensemble des VUL représente 77 milliards de v-km, soit plus de quatre fois celui des poids lourds.

Il faut cependant nuancer l'importance du poids de ce parc dans le transport de marchandises, puisque le transport de marchandises pour compte d'autrui ne concerne que 4 % des utilisations professionnelles de ce type de véhicules (parmi les utilisations professionnelles, la première concerne la construction et le bâtiment). Sachant que le métier du transport représente 17 % du kilométrage total parcouru par le parc de véhicules utilitaires légers, on peut estimer que ceux-ci représentent environ 4 % du transport routier de marchandises national (mesuré en tonnes-kilomètres), ce qui est relativement faible.

Mais dans un périmètre de proximité (seuls 20 % des trajets en VUL se font sur des distances supérieures à 150 km), les véhicules utilitaires légers assurent 27 % du transport routier de marchandises local, ce qui est loin d'être négligeable.

Graphique n° 176
Évolution de la circulation en France
(en milliards de véhicules-kilomètres)

(Au-delà de 2002, l'étude de l'INRETS¹ propose une projection de trafic jusqu'à 2025 fondée sur une simple extrapolation linéaire des tendances observées ces trente dernières années. Cette extrapolation est depuis 2002 démentie par les évolutions constatées sur le réseau, qui font apparaître un net ralentissement de la croissance du trafic.)



Source : INRETS (Hugrel et Joumard, 2004)

1 - Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité.

Tableau n° 71
Parc, circulation – Données 2005 France

	Parc (milliers)	Parcours annuel (milliers km/v.)	Circulation (milliards v-km)	Répartition de la circulation
VP	30 100	13,3	398	71,5 %
VUL	5 550	16,5	91	16,4 %
<i>dont diesel</i>	4 585		83	
PL	567	48,9	27	4,9 %
Total VUL + PL	6 117		118	21,3 %
VP et VUL étrangers			21	3,8 %
PL et cars étrangers			8	1,4 %
Total	36 217		556	100 %

Source : Faits et chiffres, Union routière de France

Tableau n° 72
Répartition de la circulation par types de réseaux – Données 2005 France

	Circulation (milliards de v-km)	Répartition de la circulation
Autoroutes concédées	77	14 %
Autoroutes non concédées	45	8 %
Total Autoroutes	123	22 %
Routes nationales	96	17 %
Total Réseau national	219	39 %
Routes locales	196	35 %
Agglomérations	141	25 %
Réseau total	556	100 %

Source : Union routière de France

Tableau n° 73
Parc roulant (circulation) par type de réseau – Données 2000 France
(en milliards de véhicules-kilomètres)

	Parc roulant		Parc roulant urbain		Parc roulant sur route (local + national)		Parc roulant sur autoroute	
	VP	%	VP	%	VP	%	VP	%
VP	363	77,7 %	117	78,5 %	172	78,2 %	74	75,5 %
VUL	65	13,9 %	17	11,4 %	31	14,1 %	16	16,3 %
PL	30	6,4 %	10	6,7 %	13	5,9 %	7	7,1 %
VUL + PL	95	20,3 %	27	18,1 %	44	20 %	23	23,5 %
Total routier	467	100 %	149	100 %	220	100 %	98	100 %

Source : INRETS

1.2. Une part des émissions de CO₂ du secteur transport en hausse

Le CO₂ n'est pas un polluant en soi, mais l'augmentation de la concentration en CO₂ produite par l'introduction dans l'atmosphère de quantités supplémentaires de ce gaz dues à la combustion des carburants fossiles comme le charbon, le gaz et le pétrole, contribue à accroître l'effet de serre avec des risques de modifications du climat. Six gaz contribuent à l'effet de serre : CO₂, CH₄, N₂O, HFC, PCF et SF₆. Le CO₂ est le plus important des gaz à effet de serre en quantité (77 %), le méthane (CH₄) représente 14 %, l'oxyde nitreux (N₂O) 8 % et les fluorocarbones 1 %.

Il existe différentes façons de calculer les émissions de gaz à effet de serre selon que l'on considère :

- les émissions de CO₂ « brutes » ;
- les émissions de CO₂ déduction faite des « puits de carbone » (absorption du CO₂ par les massifs forestiers par exemple) ;
- les émissions brutes de gaz à effet de serre, les émissions de chacun des gaz étant pondérées par son potentiel de réchauffement global (qui dépend de l'activité du gaz et de sa durée de présence dans l'atmosphère) ;
- les émissions de gaz à effet de serre déduction faite des puits de carbone.

Les émissions sont exprimées en millions de tonnes de CO₂ équivalent. Pour mesurer l'impact de telle ou telle activité économique sur l'effet de serre, l'habitude consiste à calculer le pourcentage d'émissions de gaz carbonique qu'elle entraîne par rapport aux émissions totales. Une manière d'aboutir à un pourcentage moindre, donc moins inquiétant, consiste à ramener ces émissions à l'ensemble des gaz à effet de serre. Mais le gaz carbonique n'est pas nocif en soi et la variable clef est le solde entre l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre et la capacité d'absorption de la Terre sans élévation de température de l'atmosphère. C'est ce solde qui exprime le déséquilibre du système, lequel se traduit par le réchauffement. La contribution de telle ou telle source d'émission devrait se calculer par rapport à ce solde et non par rapport à l'ensemble des émissions, et se traduirait donc par un ratio plus important (le dénominateur étant moindre). L'idée n'est pas de dramatiser le constat, mais de montrer l'enjeu effectif de tout gain ou de tout recul en la matière. C'est par rapport à ce solde qu'a été calculé par les climatologues le « facteur 2 », c'est-à-dire le coefficient de réduction des émissions mondiales à l'horizon de 2050 qui permettrait de limiter l'augmentation moyenne de température à 2 degrés Celsius à la fin du siècle.

L'inventaire des émissions de gaz à effet de serre en France au titre de la Convention cadre des Nations unies sur le changement climatique (CCNUCC) est réalisé selon « l'Organisation et méthodes des inventaires nationaux d'émissions atmosphériques en France » (OMINEA) correspondant au protocole dit « Coralie/Secten ».

Les émissions de CO₂ mondiales s'élèvent à plus de 20 milliards de tonnes (soit environ 3 tonnes par habitant de la planète).

En 2005 en France, les émissions étaient de 553 millions de tonnes d'équivalent CO₂ hors puits végétal (en ne comptabilisant pas les émissions liées aux transports aérien et maritime internationaux), soit 490 millions de tonnes net (6 tonnes par habitant), et 351 millions de tonnes net pour le seul gaz CO₂, ce qui représente environ 1,5 % des émissions mondiales.

En France, le secteur des transports est responsable de 26 % des émissions brutes pour 2004, soit 141 millions de tonnes de CO₂. Le deuxième secteur le plus émetteur est le secteur résidentiel et tertiaire, qui émet presque autant que le secteur des transports. Le troisième est le secteur de l'industrie.

Au sein du secteur des transports, le secteur routier représente 94 % du total. Les émissions du secteur routier se répartissent entre plus de la moitié (54 %) des émissions imputables aux véhicules légers, près de 17 % pour les VUL et 27 % pour les poids lourds.

Si on considère le total des émissions brutes en France, les véhicules utilitaires légers représentent donc 4 % des émissions, et les poids lourds 7 % (les véhicules légers en représentent 13 %), chiffres qui sont loin d'être négligeables.

Au niveau mondial, la route représente 18 % des émissions globales brutes, qui se décomposent en 10 % pour les voitures particulières et 8 % pour les véhicules utilitaires légers et les poids lourds.

Tableau n° 74
Répartition des émissions de CO₂ dans le monde et en France par secteur d'activité

	Émissions de CO ₂ par secteur en France	CO ₂ issu des combustions fossiles Monde 2000
Total	534 Mt	20 146 Mt
Transport routier	24 %	18 %
dont route VP	13 %	10 %
dont route VUL	4 %	3 %
dont route PL	7 %	5 %
Transport air-mer	2 %	7 %
Résidentiel et tertiaire	24 %	13 %
Industrie	19 %	22 %
Agriculture, sylviculture	16 %	3 %
Transformation énergie	13 %	37 %
Divers	2 %	

Source : mission TRM, à partir de données CCNUCC

Les émissions du secteur des transports se sont accrues de façon sensible et représentent une part importante de l'ensemble des émissions : alors que

les émissions totales brutes en France ont crû d'environ 1 % entre 1990 et 2004, celles du secteur du transport, comme celles du secteur du transport routier, ont augmenté de près de 20 %. Le poids du transport croît donc par rapport aux autres secteurs économiques : il est ainsi passé de 22 % à près de 26 % du total des émissions sur la période 1990-2004. Au niveau européen, alors que les émissions des gaz à effet de serre ont décliné de 5 % entre 1990 et 2004, celles du secteur des transports ont augmenté de 26 %. Depuis 2002 toutefois, le rythme de croissance des émissions de gaz à effet de serre des transports a baissé, avec une stagnation depuis 2004.

Tableau n° 75
Évolution des émissions de CO₂ en France
pour les différents modes de transport
(en millions de tonnes)

	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004
Transports	116	126	134	137	138	138	138
Route	108,8	118	125,9	129	129,6	129,4	129,6
Fer	1,1	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7
Fluvial	1,5	1,7	1,5	1,8	2,1	2,2	2,4
Maritime	1,5	1,5	1,5	1,6	1,5	1,5	1,4
Aérien (national)	3,6	3,9	4,6	4,3	4,1	3,8	3,7

Source : « Transport de fret et marchés de quotas CO₂ », Rapport du ministère chargé des Transports, 2007

Tableau n° 76
Évolution des émissions de CO₂ en France pour le secteur transport
par rapport aux émissions totales

	1990	1995	2000	2005
Émissions totales brutes (millions tCO₂)	528	524	535	534
Émissions du secteur transport (millions tCO₂)	117	126	134	140
Émissions de la circulation routière (millions tCO₂)	109	118	126	128
Part du secteur transport dans les émissions totales	22 %	24 %	25 %	26 %
Part des émissions de la circulation routière	21 %	22 %	24 %	24 %

Sources : URF et ADEME

La plus forte croissance en France concerne les émissions des véhicules utilitaires légers, qui ont augmenté de plus de 24 % entre 1990 et 2000, tandis que les émissions des véhicules légers ont crû de 19 % et celles des poids lourds de 6 %. Ces différences d'augmentation sont essentiellement liées à la croissance du parc de véhicules, tandis que les poids lourds ont bénéficié d'améliorations technologiques et de progrès d'organisation et de productivité dans le traitement du fret.

Le niveau d'émission des véhicules utilitaires légers est de 352 gCO₂ par t-km (valeur en moyenne nationale, les valeurs sont différentes en milieu urbain et en milieu interurbain), alors qu'il est de 133 gCO₂ par t-km pour un poids lourd de charge utile supérieure à 25 tonnes. Les consommations unitaires d'énergie sont respectivement de 138 gep/t-km et 42 gep/t-km. Les VUL sont aujourd'hui bien moins efficaces énergétiquement et environnementalement, et des marges de progrès existent certainement.

Tableau n° 77
Évolution des émissions de CO₂ par types de véhicules routiers
Estimations 2005 et 2010
(en millions de tCO₂)

	1970	1980	1990	2000	2005	2010
VP	26,9	41,9	57,1	68,1	72,7	72
VUL	3,2	6,9	14,3	17,8	20,5	23,9
PL	17,4	23	26,3	27,9	31,7	34,3
2 roues	0,5	0,5	0,3	0,4	0,6	0,7
Total	48	72,3	98	114,2	125,5	130,9

Source : INRETS

Enfin, on peut noter que la circulation urbaine représente environ un quart de la circulation routière totale mais les émissions des trajets urbains représentent plus de 40 % du total des émissions de CO₂ du transport terrestre, tandis que les trajets de longue distance (supérieurs à 100 km) en représentent environ 31 % (source : ADEME).

En conclusion de ce premier passage en revue, il apparaît que **la part du transport dans l'ensemble des émissions de GES est trop forte pour être laissée à l'écart de l'effort collectif en matière de réduction de ces émissions**, au prétexte que cette activité serait plus nécessaire que d'autres et que les économies d'énergie ou que la substitution de nouvelles énergies au pétrole y seraient plus difficiles : tous les leviers d'action disponibles doivent être utilisés.

Force est de constater que l'Europe et la France sont minoritaires dans les émissions mondiales. Il est donc évident qu'aucun progrès global n'apparaîtra si ne sont pas impliqués les gros émetteurs que sont les États-Unis et, déjà, les pays émergents comme la Chine et l'Inde. À l'inverse, l'Europe ne saurait échapper à une politique mondiale, elle devrait même y jouer un rôle moteur et exemplaire, sans pour autant remettre en cause sa compétitivité économique.

2. Projections d'évolution du trafic à horizon 2025, prospective aux horizons 2030 et 2050

En se poursuivant sans infléchissement, la trajectoire n'apparaît pas compatible avec l'objectif de division par 4 des émissions en 2050.

Nous présentons tout d'abord les projections du SESP à horizon 2025, puis des exercices plus prospectifs de prévisions à horizon 2030 (travail du groupe « Fret 2030 » de l'unité de prospective du ministère chargé des Transports, non encore achevé), et à horizon 2050 (travail du CGPC). Rappelons que l'horizon d'étude de ce groupe de travail est beaucoup plus proche : 2015-2020, mais la prospective nous est néanmoins utile pour étudier l'inflexion à donner à la politique des transports dès aujourd'hui.

2.1. Projections SESP à horizon 2025 - Hypothèses de calcul : pas de fort bouleversement des tendances démographiques

Le Service économie, statistiques et prospective (SESP) du ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables a analysé l'évolution actuelle des transports et des trafics et a proposé des projections de trafic à horizon 2025, reposant d'abord sur une valeur moyenne puis sur des fourchettes de valeurs résultant de calculs probabilistes, dont la moyenne constitue un scénario central de projections. Il s'agit d'un faisceau de projections tendancielle, servant de base de référence aux réflexions à conduire.

Les facteurs retenus dans ces projections du SESP à horizon 2025 (et qui ont fait l'objet de tests de sensibilité) sont les suivants :

- croissance économique (valeur de 1,9 % par an entre 2002 et 2025) ;
- prix de l'énergie (valeur moyenne de 65 \$/baril), somme du prix du pétrole et de la valeur d'une éventuelle taxe carbone ;
- taux de change €/€ (valeur moyenne de 1) ;
- degré de réalisation des infrastructures routières prévues au Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire (CIADT) de 2003 (compris entre 75 % et 100 %, valeur moyenne de 87,5 %) ;
- prix du transport routier de marchandises hors énergie (variation moyenne estimée à + 2 % entre 2002 et 2025) ;
- prix du fret ferroviaire hors énergie (variation moyenne estimée à - 15 % entre 2002 et 2025).

Des tests de sensibilité ont été effectués sur la plupart des variables. Ils font apparaître que la variable ayant le plus fort impact sur l'évolution du trafic est la croissance de l'économie.

À la suite des prévisions démographiques publiées par l'INSEE en novembre 2006, les projections de la Direction générale du Trésor et de la politique économique (DGTPE) – annonçant un taux de croissance de 1,6 % d'ici à 2050 – ont été revues à la hausse pour un taux de croissance de 1,9 % d'ici à 2050¹. Selon ces estimations, si l'on retient des hypothèses prudentes en matière d'accumulation du capital et que l'on se place à législation constante, la croissance potentielle

1 - Cf. http://www.finances.gouv.fr/directions_services/dgtpe/TRESOR_ECO/francais/pdf/2006-024-01.pdf.

s'établirait à 2,1 % par an pour le moyen terme (2008-2015), à 1,8 % par an sur la période 2015-2030 et à 1,9 % sur le très long terme (2030-2050). Il ne semble donc pas déraisonnable de retenir une croissance moyenne de 1,9 % sur la période 2002-2025.

Notons que l'horizon de notre étude, 2015, ne permet pas d'imaginer de forts bouleversements des tendances actuelles, même si les évolutions démographiques et de l'immigration présentent de grandes incertitudes qui se répercutent sur le taux de croissance de l'économie.

Outre la croissance économique, les autres variables ont relativement peu d'impact sur les résultats des projections de trafic. Ces tests de sensibilité ainsi que l'approche probabiliste choisie avec des résultats présentés sous forme de fourchette de valeurs révèlent une certaine robustesse des prévisions de trafic et d'émissions à horizon 2025 sur lesquelles nous bâtissons nos calculs.

2.2. Résultats des projections de trafic 2025 du SESP : une confirmation de la domination du mode routier

Le mode routier reste dominant dans toutes les hypothèses. Il conserve un taux de croissance nettement positif pour la période 2002-2025 : 1,5 % par an en moyenne.

Le taux de croissance annuel du transport ferroviaire de marchandises sur 2002-2025 est estimé à 0,7 % en moyenne (avec une fourchette large de - 0,2 % à 1,5 %), tandis que le taux de croissance annuel du transport de marchandises tous modes confondus est de 1,4 % en moyenne.

On aboutit ainsi à un transport routier de 363 milliards de t-km (valeur moyenne estimée) pour 2025, alors que le transport routier avait effectué 257 milliards de t-km en 2002, année de référence. La part modale de la route, qui était d'environ 81 % en 2002, serait ainsi d'environ 84 % en 2025.

Les croissances de la circulation des véhicules légers et des poids lourds sont à peu près semblables : elles sont estimées à environ 1,3 % de croissance annuelle moyenne sur la période 2002-2025.

Tableau n° 78
Croissance annuelle moyenne du transport de marchandises intérieur
entre 2002 et 2025
(en pourcentage des milliards de tonnes-kilomètres)

	Croissance annuelle moyenne 2002-2025	
	Fourchette	Moyenne
Transport routier	1,3 à 1,7	1,5
Transport ferroviaire	- 0,2 à 1,5	0,7
Marchandises tous modes	1,3 à 1,5	1,4

Source : « La demande de transport en 2025. Projection des tendances et des inflexions », SESP, 2006

Tableau n° 79
Transport de marchandises en 2025

	Rappel 2002	Milliards de tonnes-kilomètres en 2025	
		<i>Fourchette</i>	<i>Moyenne</i>
Transport routier	257	343 à 382	363
Transport ferroviaire	50	48 à 71	59
Marchandises tous modes	314	419 à 442	431

Source : SESP, 2006 (op. cit.)

Tableau n° 80
Croissance annuelle moyenne du transport intérieur selon le type de véhicules (VL/PL) entre 2002 et 2025

Trafic tous réseaux Transport intérieur	Rappel 2002 en milliards de véhicules kilomètres	Croissance annuelle moyenne 2002-2025	
		<i>Fourchette</i>	<i>Moyenne</i>
Véhicules légers	508	1,2 % à 1,5 %	1,3 %
Poids lourds	37	1,1 % à 1,6 %	1,3 %

Source : SESP, 2006 (op. cit.)

Le mode fluvial n'a pas été intégré dans les tableaux en raison des incertitudes pesant sur son évolution : dans quelle mesure la forte croissance des trafics observée ces dernières années peut-elle être prolongée ? L'actualisation des projections pour le transport fluvial conduit à un trafic moyen en 2025 de 10 milliards de t-km hors projet Seine-Nord Europe, ainsi qu'une probabilité de 90 % de se situer entre 8,8 et 11,3 milliards de t-km, par rapport à un volume de transport en 2002 de 6,9 milliards de t-km. La réalisation du projet Seine-Nord Europe apporterait un trafic supplémentaire en 2025 de 4,3 milliards de t-km, portant le trafic moyen à 14,3 milliards de t-km à cet horizon.

2.3. Résultats des projections 2025 du SESP sur les impacts environnementaux : une poursuite de la croissance des émissions dues aux poids lourds

Le SESP traduit les projections du transport en émissions de gaz carbonique en prenant certaines hypothèses : on suppose en particulier une évolution des consommations unitaires d'ici à 2025 (dans le sens d'une diminution due au progrès technique), la mise en service de nouvelles infrastructures (celles prévues par le CIADT de 2003), le développement des biocarburants tel que prévu par la réglementation et enfin la mise en œuvre d'autres mesures du Plan Climat.

Ces projections divergent de l'objectif de réduction globale de 20 % des émissions de CO₂ d'ici à 2020 :

- le secteur routier dans son ensemble pourrait diminuer ses émissions de 7 %, ce qui, en toute rigueur, obligerait les autres secteurs à une diminution globale de 25 % pour respecter l'objectif ;
- les émissions des poids lourds resteraient constantes.

Ces calculs sont probablement optimistes dans la mesure où les émissions de CO₂ des biocarburants ont été considérées comme nulles dans le secteur des transports. Ils sont à l'inverse quelque peu pénalisants dans la mesure où n'a pas été prise en compte l'introduction probable de poids lourds hybrides (introduits sur le marché dès 2012 selon Renault-Volvo, ils permettraient des réductions d'émissions de CO₂ très importantes).

Alors que le respect du facteur 4 signifierait une valeur pour 2050 divisée par quatre par rapport à celle de 1990, et que le protocole de Kyoto a fixé pour la France l'objectif pour la période 2008-2012 de maintenir les émissions de CO₂ au niveau de 1990, la valeur projetée pour 2025 serait pour les transports en hausse de près de 19 % par rapport à la valeur 1990.

Le transport routier subit une évolution à peu près similaire : les émissions, évaluées à 109 MteqCO₂ en 1990 et à 130 en 2002, sont estimées à 124 MteqCO₂ en 2010 et 122 MteqCO₂ en moyenne en 2025.

Seules les émissions des véhicules légers décroissent par rapport à la valeur 2002 et se rapprochent fortement de la valeur de 1990. **En revanche, les émissions dues aux poids lourds en 2025 croissent même par rapport à la valeur 2002, déjà très élevée par rapport à celle de 1990.**

Les émissions unitaires des poids lourds, évaluées à 976 gCO₂ par v-km en 2002, sont estimées à 906 gCO₂ par v-km en 2025. Ceci traduit l'idée selon laquelle les marges de manœuvre liées aux améliorations techniques et technologiques ne sont plus très grandes (notons que cette réduction provient des hypothèses prises en compte sur l'amélioration de la motorisation et ne peut donc être considérée comme un résultat). La décroissance relative des émissions unitaires est plus importante pour les véhicules légers, ce qui entraîne la décroissance globale des émissions dues aux véhicules légers entre 1990 et 2025 (on peut noter que ces projections ne distinguent pas les véhicules utilitaires légers, qui sont comptabilisés dans les véhicules légers.)

Tableau n° 81
Émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports
(en millions de teqCO₂)

	Rappel 1990	Rappel 2002	En 2010 Moyenne [Fourchette]	En 2025 Moyenne [Fourchette]
Total secteur des transports	122	149	145 [136 - 152]	145 [131 - 160]
Dont CO₂ routier	109	130	124 [115 - 131]	122 [107 - 136]

Source : SESP, 2006 (op. cit.)

Tableau n° 82
Émissions de CO₂ du secteur des transports routiers par type de véhicules
(en millions de tCO₂)

	Rappel 1990	Rappel 2002	En 2010 Moyenne [Fourchette]	En 2025 Moyenne [Fourchette]
Véhicules légers	81	92	88 [83 – 94]	83 [70 – 95]
Poids lourds	27	37	36 [33 – 38]	38 [34 – 42]

Source : SESP, 2006 (op. cit.)

Tableau n° 83
Émissions unitaires de CO₂ des véhicules
(en gCO₂ par véhicule-kilomètre)

	Rappel 2002	En 2025 Fourchette	En 2025 Moyenne
Véhicules légers	195	130 – 163	146
Poids lourds	976	842 – 967	906

Source : SESP, 2006 (op. cit.)

Il faut bien noter que les valeurs des émissions projetées en 2010 et 2025 par le SESP supposent la mise en place d'un ensemble de mesures de réduction des émissions de CO₂ : les calculs effectués à partir de ces projections devront donc prendre en compte le fait que ces résultats comptabilisent déjà les impacts de ces mesures. Les deux principales mesures envisagées sont l'amélioration de la motorisation (gain de 14 % des émissions) et l'introduction de biocarburants (gain de 20 % environ des émissions). L'introduction de poids lourds hybrides n'a pas été envisagée à ce stade et constituerait pourtant une amélioration. Nos propres évaluations devront donc éviter de compter deux fois telle ou telle mesure, mais sans s'interdire de reconsidérer les coefficients de réduction retenus par le SESP ni d'envisager d'autres facteurs de réduction.

2.4. Les scénarios de prospective à 2030 : des horizons plus ouverts

Un groupe de travail de l'unité de prospective du ministère chargé des Transports (« Fret 2030 ») propose une analyse de l'évolution du fret à horizon 2030, selon quatre scénarios contrastés (le travail, non achevé, n'est pas encore public). Les scénarios résultent du croisement de deux alternatives, l'une plutôt macroéconomique (couplage ou au contraire découplage de la croissance économique et de la croissance des transports), l'autre plutôt politique (régulation consistante de l'évolution des transports ou au contraire minimum nécessaire au maintien du système).

Tableau n° 84
Les quatre scénarios « Fret 2030 »

	Régulation minimale Non-rééquilibrage modal	Régulation forte Rééquilibrage modal
Non-découplage (demande en forte croissance)	S1 « Dynamisme entrepreneurial et technologie »	S2 « Régulation par l'économie »
Découplage (demande faiblement croissante)	S3 « Développement endogène »	S4 « Gestion par la pénurie »

Source : mission TRM d'après ministère des Transports

Cette analyse propose des scénarios plus contrastés que les projections des tendances du SESP présentées précédemment. Ces scénarios élargissent le champ des possibilités. Cet exercice met en valeur la marge de choix ouverte aux pouvoirs publics, en interaction avec tous les acteurs du transport routier de marchandises. Il n'est pas *a priori* impossible de faire dévier l'évolution du système de la prolongation des tendances passées, qui conduirait à une situation inacceptable. Face à un danger majeur, le comportement raisonnable consiste à rompre avec les tendances.

La comparaison avec le choc pétrolier de 1974 est éclairante. Une politique industrielle vigoureuse, appuyée sur un secteur public de l'énergie innovant, permet alors de résoudre le problème politique de la dépendance énergétique en découplant la croissance économique et la croissance de la consommation de pétrole. Cette politique donna à l'économie française un avantage comparatif du fait d'un coût de l'électricité compétitif (sans compter l'avantage en termes d'émissions de gaz carbonique, dont on n'apprécie l'intérêt que maintenant).

2.5. Les scénarios de prospective à 2050 : des résultats quantitatifs contrastés mais ne respectant pas l'objectif de réduction des émissions par un facteur 4

Le Conseil général des Ponts et Chaussées a publié en mars 2006 *Prospective transport 2050 - Éléments de réflexion*, rapport final d'une démarche prospective sur l'avenir du système des transports à l'horizon 2050 engagée à l'automne 2003. La démarche présente quatre scénarios de contexte économique, de démographie, de coût des ressources énergétiques et de gouvernance mondiale plus ou moins affirmée dans la lutte contre les émissions de gaz à effet de serre. À partir de ces différents déterminants, la démarche s'est proposé d'évaluer des ordres de grandeur pour la croissance de la mobilité des personnes et des flux de marchandises sur le territoire français, les potentialités de développement des modes complémentaires à la route, les besoins d'infrastructures au-delà de la réalisation des projets programmés (CIADT du 18 décembre 2003), ainsi que les perspectives de réduction des émissions de gaz à effet de serre par les transports.

Les résultats quantitatifs de trafic et d'émissions à horizon 2050 qui émanent de ces projections selon les quatre scénarios sont synthétisés dans le tableau n° 85.

Tableau n° 85
Trafic et émissions de CO₂ à horizon 2050 selon quatre scénarios

	2002	2050			
		Scénario 1 « Industrie environnementale »	Scénario 2 « Déclin européen »	Scénario 3 « Grande Europe »	Scénario 4 « Régiona- lisation »
Trafic voyageurs en milliards de v-km	401	649	487	724	669
Trafic marchandises en milliards de t-km	257	444	285	413	398
Émissions en MtCO₂	163	62	132	150	98

Source : « Prospective transport 2050 – Éléments de réflexion », CGPC, mars 2006

Les valeurs du trafic de marchandises à horizon 2050 sont donc comprises selon les quatre scénarios entre 285 milliards de t-km, valeur inférieure à la valeur du trafic 2002, et 444 milliards de t-km, valeurs à mettre en regard de la valeur des projections du SESP à horizon 2025 qui est de 363 milliards de t-km. Il faut noter que ces scénarios proposent des hypothèses contrastées sur la croissance économique et son contenu industriel. Il semble que les prévisions aillent plutôt vers un ralentissement de la croissance du trafic. Cependant, les scénarios sont très divergents, allant d'une décroissance de 21,5 % par rapport à la valeur 2025 à une croissance de 22 %. Le champ des possibles est donc encore très ouvert : **le choix de la politique et des mesures qui seront mises en œuvre dès aujourd'hui est déterminant.**

Les prévisions des émissions de gaz à effet de serre suivent la même évolution : la valeur moyenne des valeurs des scénarios 2050 est en baisse par rapport à la valeur projetée en 2025, avec des valeurs assez contrastées, même si elles sont toutes inférieures à la valeur 2002. Le scénario le plus bas représente un facteur de réduction des émissions de 2,5 par rapport à la valeur 1990 : on est donc encore loin, même pour ce scénario le plus optimiste en termes de réduction des émissions de CO₂, de l'objectif du facteur 4 figurant dans la loi de programmation sur l'énergie de 2005.

Soulignons que ces scénarios ne proposent ni rupture technologique, ni limitation réglementaire des comportements ou de la mobilité, ni prise en compte de problèmes de saturation éventuelle de réseaux. Les scénarios privilégient la poursuite des tendances lourdes sans envisager de crise ou de rupture. **On peut en conclure qu'en mettant en œuvre toutes les mesures imaginées dans les scénarios les plus favorables de ces projections, mais sans rupture forte, l'objectif de division par 4 des émissions en 2050 ne peut pas être atteint.**

Choix et respect des objectifs de réduction des émissions

Différents objectifs peuvent être retenus à différents horizons pour la réduction des émissions du secteur des transports. Voici les principaux objectifs nationaux et internationaux fixés actuellement pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre :

- **2008-2012, niveau européen** : engagement de l'Europe de réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 8 % à l'horizon 2008-2012 par rapport aux émissions de 1990 ;
- **2008-2012, niveau national** : engagement de la France de stabiliser ses émissions sur la période 2008-2012 par rapport aux émissions de 1990 (du fait de son niveau initial d'émission inférieur à celui de la plupart des autres pays européens) ;
- **2020, niveau européen** : engagement des chefs d'État de l'Union européenne (lors du Conseil européen du printemps 2007) de réduire leurs émissions d'au moins 20 % d'ici à 2020, voire 30 % si l'ensemble des pays développés fait de même ;
- **2050, niveau national** : objectif de division par quatre des émissions de CO₂ inscrit dans la loi du 13 juillet 2005 (la France « soutient la définition d'un objectif de division par deux des émissions mondiales de gaz à effet de serre d'ici à 2050, ce qui nécessite, compte tenu des différences de consommation entre pays, une division par quatre ou cinq de ces émissions pour les pays développés »).

Nous retenons dans ce rapport l'objectif de réduction des émissions d'un facteur 4 d'ici à 2050. Une réduction par quatre de nos émissions de gaz à effet de serre représente environ une diminution de 30 % de nos émissions tous les dix ans d'ici à 2050. L'objectif retenu d'ici à 2020 par le Conseil européen du printemps 2007 est légèrement en retrait, il se situe en effet à - 20 %. Il est cependant en phase avec ce calcul simplifié linéaire puisque le Conseil a retenu une réduction de 30 % dès lors qu'il existerait un accord international sur le climat après 2012 où l'effort de réduction serait mondial.

Le Grenelle de l'environnement retient l'objectif de réduire les émissions du secteur transport de 20 % par rapport à leur niveau actuel en 12 ans, ce qui les ramènerait à leur niveau de 1990 d'ici à 2020.

Le choix de cet objectif n'est qu'indicatif, les résultats des projections pourront être mis en regard également de l'objectif de réduction de - 20 % d'ici à 2020. L'essentiel ici est de donner des ordres de grandeur et de **comprendre les efforts nécessaires à fournir pour se placer sur un chemin permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre, quel que soit l'objectif chiffré final.**

Outre la question du choix d'un objectif de réduction chiffré, celle de la différenciation des objectifs par pays et par secteurs n'est pas non plus résolue. En effet, il n'est pas évident que les efforts de réduction des émissions doivent s'appliquer de la même façon dans les différents pays européens et dans les différents secteurs. La Commission Énergie (dite « Syrota ») en particulier avance qu'un objectif pour la France, dont les émissions actuelles sont moindres que

celles de ses voisins européens, pourrait être inférieur à celui du facteur 4 – et propose un facteur 2,5 – pour respecter une cohérence et une « équité » entre pays européens au vu du niveau de leurs émissions actuelles par habitant. Par ailleurs, des objectifs différenciés par secteurs pourraient être appliqués à partir de l'étude de la comparaison des coûts de réduction d'une tonne de CO₂ entre différents secteurs. Ainsi, il n'est sans doute pas efficace d'un point de vue socioéconomique d'appliquer uniformément un objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre à l'ensemble de l'économie. Mais la différenciation des secteurs supposerait un calcul et une connaissance très fins de l'efficacité des mesures de réduction envisageables dans les différents secteurs : ceci n'a pas pu être réalisé ici. C'est pourquoi, à défaut de décision et d'éléments de calcul sur la comparaison entre secteurs, ce groupe de travail envisage la signification de l'application du facteur 4 au secteur des transports français, en particulier au secteur du transport routier de marchandises. Notons que cette décision n'est pas forcément la plus pertinente ni la plus efficace au niveau socioéconomique, mais que l'objectif aujourd'hui est de se placer sur un chemin vertueux nous permettant de mettre en œuvre une réduction des émissions la plus efficace possible.

Il semble tout à fait important, pour la suite des réflexions sur la répartition des objectifs de réduction des émissions, de pouvoir disposer d'éléments de calcul sur l'efficacité socioéconomique de la réduction d'une tonne de CO₂ entre différents secteurs économiques.

Conclusion : une poursuite des tendances actuelles ne permet pas le respect des objectifs de réduction des émissions routières de CO₂ d'un facteur 4 à horizon 2050

Selon le SESP et le CGPC, les projections de trafic résultant de la poursuite des tendances actuelles permettent ainsi d'envisager une réduction des émissions du secteur routier de 10 % entre aujourd'hui et 2025, mais une légère augmentation des émissions du transport routier de marchandises : ces chiffres sont très au-dessus de l'objectif global de réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre que s'est fixé l'Europe pour 2020, et ne permettent pas de se placer, pour ce secteur, dans une trajectoire susceptible de réduire par quatre nos émissions d'ici à 2050.

Une réduction par quatre de nos émissions de gaz à effet de serre représente environ une diminution de 30 % de nos émissions tous les dix ans d'ici à 2050. L'objectif retenu d'ici à 2020 par le Conseil européen de printemps 2007 est légèrement en retrait puisqu'il se situe à - 20 %. Il est cependant en phase avec ce calcul simplifié puisque le Conseil a retenu une réduction de 30 % dès lors qu'il existerait un accord international sur le climat après 2012 où l'effort de réduction serait mondial.

Si nous voulons réduire notablement les émissions de gaz à effet de serre, tous les secteurs, y compris le secteur routier doivent être mis à contribution : il est donc nécessaire d'examiner toutes les mesures qui pourraient être adoptées pour contribuer à ce résultat.

Aucune décision n'ayant été prise quant au choix de différencier les secteurs en définissant des objectifs particuliers à chacun d'entre eux, on cherche à tester l'hypothèse selon laquelle le secteur des transports devra respecter la réduction du facteur 4 entre 1990 et 2050, ce qui signifie que le niveau d'émissions de ce secteur devra être limité à 30,5 millions de tonnes de CO₂ en 2050. L'objectif à horizon 2008-2012 est le maintien des émissions au niveau de 1990. Si l'on considère néanmoins qu'à l'horizon 2020-2025, le niveau d'émissions respecte la courbe linéaire entre 1990 et 2050 permettant d'atteindre la réduction par un facteur 4, il devrait donc être compris entre 80 et 90 millions de tonnes de CO₂. **Ceci représenterait une réduction d'environ 60 millions de tonnes de CO₂, soit plus de 40 %, pour le secteur des transports à cet horizon par rapport aux projections tendancielle à 2025.** Si l'on choisit l'hypothèse d'une courbe linéaire à partir de 2012 seulement (« après Kyoto »), alors la réduction pour le secteur des transports devrait être de 30 millions de tonnes de CO₂ à horizon 2025, soit 20 % de réduction par rapport aux projections tendancielle.

À l'intérieur du secteur des transports, il convient de répartir l'effort de réduction des émissions entre voyageurs et marchandises : à défaut de référence sur cette répartition, l'hypothèse retenue consiste à répartir cet effort au prorata des émissions actuelles, notamment sur le transport routier qui représente l'essentiel des émissions.

Si l'on considère que le secteur des transports routiers représente toujours le même poids du secteur du transport, et que les poids lourds représentent toujours le même pourcentage de l'ensemble du secteur routier de marchandises, c'est-à-dire que l'évolution des émissions des différents modes de transports et des types de véhicules est la même, alors **le niveau d'émissions du secteur du transport routier devrait être limité à environ 70 millions de tonnes de CO₂ à l'horizon 2020-2025, soit une réduction de plus de 50 millions de tonnes par rapport aux projections tendancielle à 2025, c'est-à-dire plus de 40 % de réduction.**

Pour le transport routier de marchandises, le niveau d'émissions à l'horizon 2020-2025 devrait être autour de 15 à 20 millions de tonnes de CO₂, soit une réduction d'environ 20 millions de tonnes par rapport aux projections tendancielle à 2025 (ou 10 millions de tonnes de CO₂ si l'on prend l'année 2012 comme référence pour la progression linéaire).

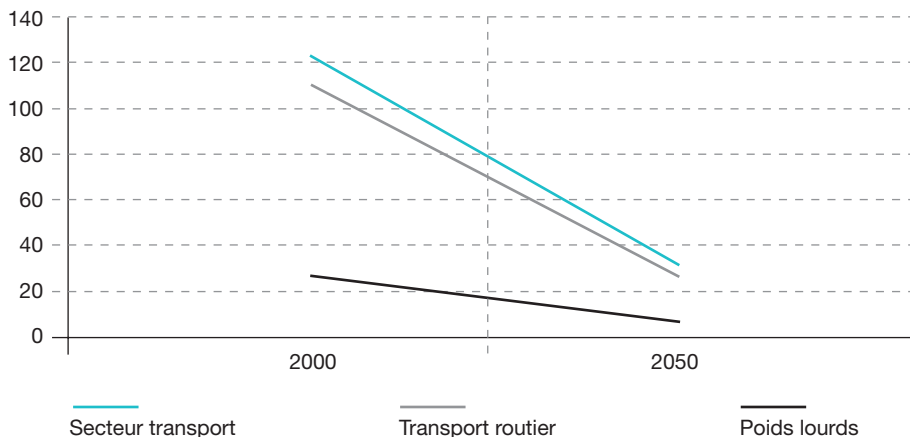
En l'absence de progrès technologique sur les véhicules et les carburants, un tel niveau d'émissions correspondrait à un volume de transport d'environ 140-190 milliards de t-km pour le transport routier de marchandises par poids lourds en 2025, selon les standards d'émission actuels, soit plus de 50 % de réduction du transport par rapport aux projections 2025.

En supposant une amélioration des performances énergétiques et organisationnelles du transport (soit une baisse du volume d'émission à la tonne-kilomètre

transportée) de 20 %, alors le volume de transport correspondant serait de 180-240 milliards de t-km, soit environ 45 % de réduction du volume de transport par rapport aux projections tendancielles à horizon 2025.

Le graphique n° 177 reprend, à titre d'illustration, de façon sommaire et schématique, les courbes linéaires d'émissions du secteur transport, du secteur du transport routier et du secteur du transport routier de marchandises (« poids lourds »).

Graphique n° 177
Schéma des objectifs d'évolution des émissions de CO₂
des secteurs transport et transport routier
(en MteqCO₂)



Source : mission TRM

Il convient cependant de rappeler à ce stade que le Conseil européen du printemps 2007, en retenant un objectif de réduction des émissions de CO₂ en 2020 de 20 %, a adopté une position moins ambitieuse.

Le tableau n° 86 reprend les principaux résultats des projections à horizon 2025 (scénario central du SESP), la base 1990 et le niveau 2050 respectant l'objectif du facteur 4.

Tableau n° 86

Récapitulatif volume et émissions du secteur des transports

Transport intérieur	Volume transporté Rappel 2002 en Gt-km*	Volume transporté Projeté en 2025 en Gt-km*	Émissions de GES 1990	Émissions de GES 2005	Émissions de GES Projection 2025 SESP	Émissions respectant le facteur 4 en 2050	Émissions respectant le facteur 4 en 2025 dans un scénario linéaire
Total secteur des transports			122 MteqCO ₂	144 MteqCO ₂	145 MteqCO ₂ [131 – 160]	30,5 MteqCO ₂	environ 80 MteqCO ₂
Secteur des transports routiers			109 MteqCO ₂	135 MteqCO ₂	122 MteqCO ₂ [107 – 136]	environ 26 MteqCO ₂	environ 70 MteqCO ₂
Transport routier de marchandises Poids lourds	257	363 [343 – 382]	27 MtCO ₂	35 MteqCO ₂	38 MtCO ₂ [34 – 42]	environ 7 MteqCO ₂	environ 15-20 MteqCO ₂
Transport ferroviaire de marchandises	50	59 [48 – 71]					
Marchandises tous modes	314	431 [419 – 442]					

(*) Gt-km : milliards de tonnes-kilomètres.

Sources : SESP, 2006, et CGPC, 2006 (op. cit.)

La présentation de ces résultats et de l'exercice de prospective précédent à horizon 2050 indique clairement que le respect des objectifs de réduction des émissions de CO₂ impose des réductions du trafic de transport qui ne peuvent être atteintes sans inflexion forte des tendances actuelles.

L'objectif du facteur 4 ne pourra pas être respecté dans le secteur des transports sans une rupture forte ou une inflexion lourde (dans les secteurs de l'énergie, de l'effet de serre, de la démographie, des changements de comportement de mobilité, de la sûreté-sécurité). Quels sont les éléments fixant la relation entre le volume de transport et le volume d'émission de gaz carbonique ? Quelles marges de manœuvre offrirait le progrès technique et organisationnel ?

Chapitre 2

Quelles mesures pour réduire les émissions de CO₂ du secteur routier ?

Au vu de l'écart que présente le scénario tendanciel par rapport à une trajectoire permettant de respecter une division par quatre des émissions de gaz à effet de serre de ce secteur, toutes les mesures pouvant réduire les émissions de CO₂ sans en compromettre la compétitivité doivent être étudiées attentivement. Les leviers disponibles sont les mesures visant à rationaliser la demande de transport, celles visant à développer les modes alternatifs à la route et, enfin, les mesures portant sur l'amélioration technologique et organisationnelle du mode routier lui-même.

1. Les mesures portant sur la demande de transport : comment infléchir la croissance du transport routier en essayant de rationaliser la demande ?

Plusieurs facteurs permettent de jouer sur la demande de transport :

- les mécanismes de prix ;
- les mesures portant sur la logistique et l'origine du transport ;
- les mesures portant sur l'aménagement du territoire et l'urbanisme, à plus long terme.

1.1. Mesures portant sur les mécanismes de prix

Arie Bleijenberg (CEMT, 2003) estime que l'augmentation des tonnes-kilomètres procède pour moitié environ de la diminution des coûts de transport observée au cours de la dernière décennie. Les modifications du coût du transport peuvent donc avoir un impact très important sur le volume du transport. L'élasticité des flux de transport (tous modes confondus) au prix relatif moyen du transport s'établit entre - 0,3 pour le court terme et - 0,7 pour le long terme (chiffres de Goodwin, 1988). Le chiffre utilisé par le SESP est de - 0,35. Cette donnée est

variable non seulement pour le court et le long terme, mais aussi pour une hausse ou une baisse des coûts, et bien entendu pour le trafic de véhicules légers et le trafic de marchandises. Dans le cas d'une hausse des coûts du transport, le délai de répercussion sur les prix dans ce secteur est de l'ordre de six mois. Un tel décalage n'a guère d'incidence à l'horizon de l'étude, c'est bien l'élasticité à moyen et long terme qu'il faut prendre en compte.

Les mesures visant à modifier le prix du transport sont multiples : solutions fiscales (hausse de la TIPP par exemple), instauration d'une taxe carbone spécifique, ou bien recours à des marchés de quotas (dans la mesure où ceux-ci sont alloués en quantités limitées et se traduisent par une hausse des prix sur le marché de leurs échanges, à l'opposé de qui s'est passé jusqu'à aujourd'hui pour le secteur industriel en Europe où la valeur de la tonne de CO₂ s'est effondrée). Ces mesures permettent de modifier le signal-prix du transport en y intégrant les externalités liées aux émissions des gaz à effet de serre : selon la théorie économique, établir un signal-prix approprié permet d'orienter efficacement les décisions de l'ensemble des acteurs de la chaîne de transports, tout en minimisant les coûts pour l'économie nationale. Selon le rapport de la CEMT, *Transports et émissions de CO₂ : quel progrès ?* (2007), ce sont les mesures les plus efficaces en termes de réduction des émissions de CO₂ par rapport au coût.

Il existe deux grands types de mesures modifiant le prix du transport :

- les mesures de taxation ou fiscales, portant plutôt sur les carburants et donc sur la consommation ;
- les mesures de tarification de l'infrastructure routière portant directement sur le transport effectué.

Les mesures portant sur la taxation des carburants sont directement liées à la consommation des carburants et donc particulièrement efficaces pour la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre. Mais elles doivent sans doute être envisagées au niveau européen pour éviter toute distorsion de concurrence. La fixation du taux doit résulter d'un arbitrage entre le coût des dommages environnementaux et le coût de leur réduction.

Parmi les mesures de taxation, les marchés de permis d'émissions se sont développés plus récemment. La mise en place d'un marché de droits d'émissions pour le transport de marchandises s'inscrit dans la gamme de mesures à étudier. Il s'agit d'attribuer, gratuitement ou non, une quantité initiale de permis d'émissions à chacune des entreprises concernées, puis leur permettre d'échanger ces droits d'émissions, en leur imposant de restituer en fin d'année autant de quotas que d'émissions réalisées. L'impact environnemental dépend de la quantité totale de quotas allouée (la question du niveau d'émissions se pose donc). L'intérêt de cet outil est de concentrer les efforts de réduction des émissions là où ils sont le moins coûteux. Il permet de contrôler le niveau global des émissions, alors qu'une taxe permet de contrôler le coût de dépollution. L'avantage théorique du marché de quotas est d'optimiser les coûts de dépollution en explorant le gisement de dépollution là où il est le moins coûteux.

Les outils de **tarification de l'infrastructure** permettent une plus grande modulation spatiale du coût de transport. Il s'agit de bien cibler la tarification, afin d'atteindre au mieux les objectifs recherchés (la réduction des émissions

passer plus précisément par la réduction de la circulation dans certaines zones, la gestion de la congestion ou l'incitation au report modal) et de rationaliser la demande de transport en modulant au mieux le prix du transport. Pour être optimale, la tarification routière devrait ainsi être liée :

- au kilométrage parcouru par le véhicule ;
- aux quantités de CO₂ émises sur le trajet (efficacité énergétique et environnementale des véhicules) ;
- à la congestion ;
- à l'accidentologie de la zone parcourue ;
- au type de zone et de période sur lesquelles s'effectue le déplacement.

On peut imaginer, dans les limites permises par la directive européenne « Eurovignette », un système de redevance généralisée sur le réseau routier (réseau majeur à 2 x 2 voies hors autoroutes à péage, ou bien intégralité du réseau routier avec un surpéage autoroutier) prenant en compte au mieux l'impact environnemental du trajet dans sa tarification, auquel peuvent s'ajouter des modulations des péages existants en fonction des éléments cités ci-dessus. Le transport de marchandises est en effet, par essence, une industrie spatiale, inscrite sur le territoire. Renchérir le transport routier de fret n'a pas le même résultat économique dans une région dense et centrale du marché européen et dans une région peu dense et périphérique. En outre, le choix effectif entre plusieurs modes de transport n'existe que dans des conditions précises : il faut être près d'un port maritime pour avoir recours aux autoroutes de la mer, près d'un fleuve ou d'un canal à grand gabarit pour utiliser la voie d'eau, près d'un axe ferroviaire pour utiliser le chemin de fer, – même si les projets d'autoroute ferroviaire ou d'autoroute de la mer pourraient intercepter du trafic ayant des distances de pré ou post-acheminement élevées. Taxer uniformément l'ensemble du territoire sans tenir compte de son hétérogénéité aurait de forts effets pervers. Il convient que les politiques du fret reprennent à leur compte les principes évidents des politiques du transport de personnes : la surtaxation ou à l'inverse le subventionnement de tel ou tel type de transport de fret ne sauraient s'appliquer uniformément sur le territoire, mais prennent au contraire en compte sa forte hétérogénéité par un traitement différencié, spatialisé.

Ces mesures nécessitent toutes une action politique et une volonté forte. Leur mise en œuvre sera étudiée dans la partie concernant les moyens politiques d'action.

1.2. Mesures portant sur l'organisation des chaînes de production et de distribution

Le transport de marchandises s'insère dans une chaîne logistique touchant tous les secteurs de l'économie, de la production à la consommation finale. Au sein de cette chaîne, l'organisation et le choix du mode d'approvisionnement des surfaces de vente déterminent une grande partie de l'organisation du transport de marchandises. Les entreprises de transport s'adaptent en effet et répondent aux besoins des acteurs économiques liés à l'écoulement des produits qu'ils

transportent. C'est pourquoi une modification de l'organisation de la logistique peut influencer sur les besoins de transport et sur le choix des modalités de ce transport, et ainsi modifier la demande de transport.

On peut distinguer la logistique industrielle, c'est-à-dire la logistique amont, de la logistique liée à la distribution de produits de consommation finale, c'est-à-dire la logistique aval.

Concernant la logistique amont, les organisations industrielles et de distribution minimisent aujourd'hui les stocks. L'organisation logistique fait écho à ces évolutions, et entraîne les entreprises de transport à revoir leur processus afin de s'adapter aux attentes nouvelles des chargeurs, ce qui conduit à une moindre massification et à une multiplication des flux de transport.

L'établissement de bilans carbone, outre les effets des prix et de la fiscalité déjà évoqués, pourront inciter les entreprises industrielles à mieux gérer leurs approvisionnements pour limiter les flux de marchandises ou leur impact sur l'environnement. L'augmentation de la taille unitaire des expéditions permet d'améliorer le remplissage des véhicules et donc leur efficacité énergétique par rapport à la quantité de produits transportés. La recherche de fournisseurs et de clients plus proches et le regroupement des étapes de fabrication d'un produit sur un même site diminuent la quantité de transport mesurée en tonnes-kilomètres, en jouant sur le facteur de la distance (c'est ce facteur qui explique l'essentiel de la croissance constatée sur la période passée). La mutualisation des installations logistiques, entre fournisseurs et clients ou même entre entreprises concurrentes, peut aller dans le même sens, jusqu'à rendre certains transports inutiles, entre le stock central d'un producteur et le stock d'un distributeur par exemple si tous deux sont hébergés par le même prestataire logistique, dans le même entrepôt. La tendance constatée de certains distributeurs à « communiquer » sur leur usage de modes de transport préservant l'environnement montre d'ores et déjà une évolution des mentalités et des pratiques.

La demande de transport peut être rationalisée également par des mesures portant sur **la logistique aval** liée à la distribution de produits de consommation finale.

On peut imaginer **des mesures d'incitation portant sur l'organisation du stockage** et des flux d'approvisionnement. Des mesures fiscales ou réglementaires pourraient inciter à une surface de stockage supérieure à ce qu'elle est aujourd'hui dans les surfaces de vente (en proportion de la surface totale) afin d'éviter, lorsque cela n'est pas nécessaire, les phénomènes de flux tendus et de « zéro stock ». Le nombre de trajets nécessaires serait ainsi réduit, le volume des produits transportés par véhicule en serait accru, permettant grâce à cette massification une réduction des trajets de transport et le choix de modes de transport pertinents pour les grands volumes de transport, alternatifs à la route et, à l'intérieur même du mode routier, de sérieux gains de productivité et de réduction de la consommation énergétique et des émissions par tonne transportée.

De plus en plus de grands groupes de distribution prennent des mesures allant dans le sens d'une réduction de leur impact sur l'environnement (diminution de la distribution des sacs plastique par exemple) et communiquent sur ces sujets.

On peut imaginer créer **un label pour les enseignes de distribution mettant en place des mesures pour réduire leurs émissions de CO₂**, notamment celles du transport de marchandises depuis les centres de logistique et vers les clients finaux en mode livraison. L'ADEME a développé un modèle permettant aux organisations (entreprises, administrations, associations) de comptabiliser les émissions de CO₂ que leur activité génère : c'est le « Bilan carbone ». De plus en plus de groupes l'utilisent afin de mieux connaître leur marge de manœuvre et de réduire notamment leur consommation d'énergies fossiles. Ce type de bilan pourrait servir d'outil pour mesurer l'impact des mesures mises en œuvre par les groupes et la réduction des émissions de CO₂ en résultant. Les groupes de distribution pourraient communiquer à partir de ces indicateurs ou de ce label, sensibilisant ainsi le client final aux questions du transport des produits qu'il consomme, et entraînant les autres groupes à suivre cet exemple. Cette mesure dépasse le simple cadre des transports mais ceux-ci représentant un secteur dans lequel des mesures de réduction des émissions de CO₂ peuvent être prises de façon visible, ils seraient probablement concernés en premier lieu.

Une piste à étudier serait **le marquage dans la facture de la marchandise du prix du transport** (variable notamment en fonction du type de livraison). Ce marquage, destiné dans un premier temps aux commerçants, permettrait de faire apparaître le coût réel de livraison et, en abandonnant la pratique du prix forfaitaire « rendu » quelles que soient les modalités de livraison, de donner aux commerçants la possibilité d'arbitrer entre des livraisons de taille réduite, nombreuses et plus coûteuses, et des livraisons mieux regroupées. Les modalités de ce marquage devraient évidemment être étudiées précisément, puisque le transport à prendre en compte peut être le transport lié à la livraison finale, le transport effectué depuis l'usine de fabrication, le transport cumulé des différents composants du produit, etc. La question peut se poser également de l'indicateur le plus adapté : le coût du transport ou la quantité des émissions de CO₂ émanant du transport (voire la totalité des émissions de CO₂ émanant de la chaîne de production et de distribution).

Dans le même ordre d'idées, un tel marquage pourrait prendre la forme un peu différente d'**un label « Produit transporté de façon écologique »** attribué aux produits respectant certaines règles, normes ou bonnes pratiques de transport, comme il en existe pour les produits issus du commerce équitable ou de la culture biologique. Ainsi, le consommateur final serait directement responsabilisé et, à terme, les entreprises se trouveraient incitées à respecter les règles définies. Ces règles pourraient consister en un degré d'émissions à ne pas dépasser par tonne de produit transporté, ou en une combinaison de facteurs à respecter, adaptable selon le type de produits (nombre de kilomètres, choix du mode de transport, livraison finale au point de vente, etc.). Ce label pourrait être géré par l'ADEME.

1.3. Mesures portant sur l'aménagement du territoire

Un dernier facteur permettant de modifier la demande de transport concerne l'intégration de la politique de transport et de l'aménagement du territoire. Ceci

est particulièrement efficace dans le cas de l'aménagement urbain pour optimiser la desserte des transports collectifs de voyageurs et contenir la demande de transport individuel. Mais l'aménagement du territoire joue également un rôle dans le transport de marchandises. Certes, les politiques de l'aménagement du territoire ne suffisent pas à elles seules à maîtriser les émissions de CO₂, mais elles peuvent jouer un rôle important si elles se combinent à des mesures tarifaires et de transfert modal.

On peut noter en particulier l'obligation de l'intégration d'un bilan carbone dans l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes, imposée par les directives européennes (notamment la directive 2001/42/CE). Celui-ci permettra d'intégrer, dès l'initiation d'un projet ou plan d'urbanisme, la réflexion sur l'impact en matière d'émissions de CO₂. Ces bilans carbone devraient permettre de mieux comprendre et mieux mesurer le lien entre aménagement du territoire et émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit de mesures dont les effets, à long terme, sont difficilement mesurables, mais néanmoins efficaces, voire nécessaires, lorsqu'elles sont combinées dans une politique cohérente des transports.

Enfin, si l'on s'intéresse aux mesures portant sur la demande de transport, il ne faut pas exclure à long terme une limitation du volume même du transport sur certains corridors sensibles, en fonction de la capacité de tolérance de leur environnement, comme cela était pratiqué en Autriche pour le franchissement du col du Brenner par les poids lourds ou, dans un autre domaine du transport, pour le plafonnement actuel du nombre de vols autorisés à Orly. Les modalités et les conséquences d'une telle limitation devraient naturellement être étudiées attentivement. En particulier, pour être économiquement efficace, ce rationnement pourrait donner lieu à une attribution des droits de passage aux enchères, les acheteurs étant ceux pour lesquels le passage aurait la plus grande utilité. Une telle mesure serait d'autant plus acceptable qu'une solution alternative serait disponible : par exemple, l'autoroute de la mer entre la péninsule ibérique et l'Europe du Nord par rapport au passage routier à l'ouest des Pyrénées.

Contrats de localisation logistique

(extrait de Savy M., *Logistique et territoire*, La Documentation française, 2006)

Peut-on mettre en place **un modèle de développement moins consommateur de trafic** (mesuré en véhicules-kilomètres) voire de transport (mesuré en tonnes-kilomètres) ? Ce serait un changement crucial, à l'encontre d'une tendance multiséculaire, et où la dimension spatiale est primordiale. L'étude des évolutions européennes montre en effet que la croissance du trafic de fret, mesuré en t-km, ne doit presque rien aux tonnes et presque tout aux kilomètres. Les Européens fabriquent et consomment des produits dont la densité de valeur augmente, si bien que la croissance du PIB ne se traduit pas par la croissance des tonnages. En revanche, la division spatiale des activités s'accroît, la distance moyenne de transport augmente régulièrement et gonfle le volume de transport.

Si l'on veut engager le découplage, il faut alors chercher les moyens de **limiter la polarisation géographique** des activités industrielles et de distribution : tous les produits de grande consommation d'une même entreprise doivent-ils être fabriqués dans un site unique ? regroupés dans un stock industriel unique ? puis

transférés et distribués à partir d'un entrepôt de distributeur unique ? Toutes les importations doivent-elles s'effectuer à partir d'un seul port ? Outre les producteurs et les distributeurs, d'autres acteurs sont parties prenantes à cette organisation tels que les transporteurs et les prestataires logistiques (dont le secteur est en cours de restructuration et de concentration à l'échelle européenne). **Des contrats de localisation logistique** pourraient être conclus entre entreprises et pouvoirs publics. Ils consisteraient d'abord, avec les firmes qui en feraient la demande, à comparer des solutions logistiques alternatives sous l'angle des implantations et des trafics amont (approvisionnements) et aval (expéditions) correspondants, sous l'angle des quantités de transport engendrées ; puis à faire prendre en charge par la collectivité les surcroûts de coûts internes qu'entraînerait une organisation spatiale moins consommatrice de transport, dès lors que le gain social (intégrant les effets externes) serait nettement supérieur au surcoût interne privé, que **le bilan** serait positif pour la collectivité et neutre pour les entreprises. Il ne s'agit pas de revenir à l'autarcie locale en bridant la circulation des biens, ni d'imposer des décisions technocratiques : la démarche est contractuelle et s'appuie sur des calculs simples et fondés. Elle pourrait se montrer plus efficace et moins coûteuse qu'une action aveugle et généralisée par la tarification des transports.

La préoccupation consistant à s'intéresser à la génération des flux – et non à leur simple écoulement comme si la demande de transport de fret était exogène aux politiques publiques – établit **un lien actif entre politique sectorielle des transports et aménagement du territoire**. Le transport, activité spatiale par excellence, démontre que le territoire fonctionne comme un système où les lieux et les flux sont deux aspects complémentaires d'une même réalité. Si les préoccupations concernant l'aménagement et l'environnement ne sont pas toujours convergentes (par exemple, quand la répartition plus étale des activités et de l'habitat qu'encouragent certaines politiques spatiales se traduit par une plus grande consommation énergétique), elles se trouvent ici étroitement solidaires. La gestion de l'espace apparaît même comme une variable clef, et pourtant insuffisamment utilisée, dans la gestion des problèmes environnementaux touchant au transport (de marchandises mais, aussi bien, de personnes).

2. Les mesures de report modal : quel impact sur la réduction des émissions de CO₂ ?

Le report modal est souvent évoqué comme la mesure qui permettrait de résoudre les problèmes de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur des transports. Pourtant, l'impact d'un report modal massif de la route vers des modes alternatifs doit être étudié précisément, et les conditions nécessaires à ce report modal ne s'observent pas sur l'ensemble du territoire national. Le développement des modes alternatifs à la route n'est pertinent que sur quelques créneaux ou secteurs qui doivent être précisés, à des conditions à détailler. Il faut à la fois écarter les solutions sans fondement technique ou économique, qui discréditent la notion de transfert modal, et concentrer les moyens sur les projets les plus à même de réussir et d'apporter leurs bénéfices à la collectivité. Le transfert modal n'est ni la recette miracle apportant à elle seule la solution aux problèmes d'émissions de gaz carbonique et dispensant de tout autre effort, ni une utopie bonne pour d'autres contextes géographiques (Amérique du Nord, Europe orientale, Asie) mais à laquelle l'Europe occidentale devrait d'emblée renoncer.

2.1. Comparaison de l'efficacité environnementale des modes de transport

Avant de se pencher sur l'intérêt du report modal pour le secteur des marchandises, il s'agit de comparer l'efficacité énergétique et environnementale (sous l'angle des émissions) des différents modes de transport. Le tableau n° 87 compare l'efficacité environnementale des modes de transport utilisés pour le transport de marchandises sur le transport national.

Les valeurs sont différentes selon que l'on se place en milieu urbain ou interurbain. Le report modal des marchandises étant pertinent essentiellement en milieu interurbain, ce sont les valeurs dans ce milieu qui sont présentées ci-après (la valeur donnée pour le transport ferroviaire est une valeur agrégée sur le territoire national des wagons isolés, trains entiers et transport combiné, modes diesel et électrique alimenté par la production électrique nationale globale, y compris nucléaire).

Il faut cependant noter que les itinéraires routiers interurbains traversent les grandes agglomérations (par exemple, l'agglomération lyonnaise sur l'axe nord-sud), qu'ils souffrent de la congestion urbaine et y contribuent tout à la fois, même en empruntant les itinéraires de contournement des centres : ainsi en est-il, à Paris, non seulement du boulevard périphérique mais également de l'autoroute A86 et de la RN104 « Francilienne ». Un report d'une partie du fret routier sur un autre mode entraîne donc aussi un allègement du trafic en zone urbaine congestionnée, où l'efficacité énergétique des poids lourds est mauvaise (un poids lourd consomme couramment une trentaine de litres de gazole au 100 km sur la route, mais cette consommation peut être multipliée par un facteur 10 dans un encombrement). La fluidification du trafic urbain diminue en outre la consommation des automobiles. En ne retenant que des chiffres touchant le trafic interurbain, les termes de la comparaison suivante sous-estiment les gains liés au transfert modal.

Tableau n° 87

Comparaison de l'efficacité environnementale des différents modes de transport de marchandises en milieu interurbain

Milieu interurbain Mode de transport	Consommation unitaire d'énergie en gep/t-km	Émissions unitaires de CO ₂ en gCO ₂ /t-km
Route PL (moyenne)	39,49	125,39
Route VUL	120,86	372,02
Transport ferroviaire	5,75	5,75
Voie d'eau	11,96	37,68
Aérien	405,93	1 220,12

Source : Étude Explicit, 2002

Le tableau n° 88 détaille ces comparaisons environnementales suivant le type plus précis de véhicules poids lourds et le type de transport de fret ferroviaire, montrant la diversité des efficacités environnementales, y compris au sein d'un même mode.

Tableau n° 88

Comparaison de l'efficacité environnementale des différents types de transport de marchandises en milieu interurbain

Milieu interurbain Mode de transport	Consommation unitaire d'énergie en gep/t-km	Émissions unitaires de CO ₂ en gCO ₂ /t-km
Véhicules utilitaires légers	120,86	372,02
PL charge utile de 3 t à 6,5 t	65,92	254,80
PL charge utile de 6,6 t à 12,9 t	51,79	180,47
PL charge utile de 13 t à 24,9 t	40,60	128,84
PL charge utile > 25 t	25,83	79,00
Total poids lourds	39,49	125,39
Trains entiers électriques	3,20	0
Trains entiers diesel	13,84	43,44
Total trains entiers	4,68	6,07
Transport combiné électrique	4,52	0
Transport combiné diesel	14,08	44,21
Total transport combiné	4,65	0,60
Wagons isolés électriques	6,28	0
Wagons isolés diesel	25,45	79,87
Total wagons isolés	8,71	10,12
Moyenne ferroviaire	5,75	5,75
Voie d'eau	11,96	37,68
Aérien	405,93	1 220,12

Source : Étude Explicit, 2002

Le report d'une tonne-kilomètre du mode routier poids lourds au mode ferroviaire permet d'économiser 119,64 g de CO₂, soit une réduction de 95 % (hors décompte des trajets terminaux routiers) ! Pour économiser une tonne de CO₂, il faudrait reporter environ 8 000 t-km du mode routier au mode ferroviaire.

Les modes de transport à moindre intensité énergétique ont des parts de marché réduites et une augmentation même légère de cette part de marché représente donc une forte augmentation de leur propre volume de transport. Il faudrait que le trafic ferroviaire augmente de 5 % par an dans l'Europe des Quinze entre 2005 et 2010 pour que les émissions de CO₂ se réduisent de 1 %, alors qu'il a augmenté de 0,9 % en moyenne pendant les années 1990.

En France, le mode routier assurait le transport de 257 milliards de t-km en 2002 et le mode ferroviaire 50 milliards, pour un total de 314 milliards de t-km. Pour se donner une idée, un report modal de 10 % du mode routier au mode ferroviaire sur l'ensemble du territoire national, qui représenterait un quasi-doublement du trafic ferroviaire de marchandises, permettrait d'économiser environ 3 millions de tonnes de CO₂.

2.2. Le potentiel de report modal

Même si l'impact du report modal sur la réduction des émissions de CO₂ est relativement restreint, le développement des modes alternatifs à la route est une priorité de la politique des transports européenne et nationale : il contribue non seulement à la réduction des émissions, mais également à des enjeux de décongestion et d'amélioration de la sécurité routière (y compris, comme on l'a vu, en zone urbaine). Il contribue aussi à une politique de sécurité énergétique, l'approvisionnement de l'Europe étant vulnérable à de nombreux facteurs géopolitiques. L'État doit s'employer à développer les modes alternatifs dans leur domaine de pertinence, par les moyens les mieux adaptés.

Dans le cadre de la préparation du débat sur les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, une étude a été réalisée par le SETRA et CETE Méditerranée. Elle propose une démarche théorique originale : elle suggère de calculer quel report modal pourrait être atteint (quel tonnage reporté, combien de poids lourds en moins sur les routes, combien de trains et de sillons nécessaires pour absorber ce report) dans l'hypothèse où, en 2020, les modes ferroviaire et fluvial présenteraient une qualité de service identique à la route (en termes de délais, coûts et fiabilité), entraînant les chargeurs à se répartir de façon quasiment égale entre les différents modes, sous réserve qu'un report modal soit possible pour les flux de marchandises concernés. Ce calcul théorique est présenté ici afin de donner au lecteur une idée de ce que pourrait être un report modal idéal. La réalité est cependant très différente.

Les facteurs cités aujourd'hui pour expliquer cette différence de qualité de service entre les modes routier et alternatifs sont les suivants : investissements en infrastructures non suffisants pour le mode ferroviaire, flexibilité plus faible en raison des contraintes liées à la massification, fiabilité plus faible en raison notamment des priorités de sillons qui ne sont pas toujours en faveur du fret...

Avec de tels transferts, la route perdrait de 20,3 à 27,4 millions de tonnes de marchandises, soit 5 400 à 7 300 poids lourds par jour au profit de la voie ferroviaire qui gagnerait de 12,6 à 14,9 millions de tonnes et des voies fluviales et maritimes qui gagneraient de 7,7 à 12,5 millions de tonnes. Les transferts se traduiraient par une limitation des croissances à 0,9 % par an sur l'A7 (au lieu de 2,6 % sans transferts) et 1,2 % à 1,3 % (au lieu de 3,6 % à 4 %) sur l'A9.

On peut donc retenir qu'en imaginant dans ce mode idéal un report modal « fort » (part modale du fer de 30 %) de tous les flux techniquement reportables de la route, le mode routier perd environ 25 % à 30 % de son trafic ; on retrouve en 2020 sur la route un trafic proche de celui de 1999.

En 2002, le trafic ferroviaire de marchandises circulant dans la vallée du Rhône et le couloir languedocien est de 12,4 milliards de t-km, soit 23,7 % des t-km produites sur le territoire national. On peut donc imaginer, la route perdant 20 à 27 millions de tonnes de marchandises grâce aux transferts modaux sur ce corridor, qu'à l'échelle du territoire national, des transferts modaux pratiqués dans les mêmes conditions pourraient conduire à une perte de 87 à 117 millions de tonnes du mode routier. Ceci représenterait environ 5 à 7 millions de poids lourds en moins sur la route au long d'une année (soit quelque 20 000 poids lourds en moins par jour sur les itinéraires concernés).

Cette étude permet de donner un ordre de grandeur de l'impact pouvant être attendu d'un report modal massif dans un corridor de transit desservi par plusieurs modes de transport ; **elle est purement théorique dans la mesure où elle ne donne aucune indication sur les moyens d'obtenir cette qualité de service égale entre les différents modes de transport, ni sur le coût des mesures associées.** Mais cet ordre de grandeur peut difficilement être étendu à l'ensemble du territoire national, la France ne comptant que trois corridors de transit internationaux du même type.

Il semble que le transfert modal ne soit pertinent de façon aussi massive que sur quelques créneaux particuliers, dont ces grands axes de transit. La SNCF a analysé quels étaient ces créneaux (ou segments) de pertinence de développement du fret ferroviaire afin d'en déduire le potentiel de trafic.

2.3. Le potentiel de développement du mode ferroviaire selon la SNCF : les créneaux de pertinence

Dans une note présentée à la DGMT en octobre 2006 et réactualisée en mai 2007 pour le Conseil national des transports, la SNCF a étudié le potentiel de développement du mode ferroviaire à horizon 2025. Elle montre que de nouvelles opportunités se dégagent pour le fret ferroviaire, liées aux évolutions structurelles en cours comme la massification des flux, la conteneurisation et l'europanisation des échanges.

Ainsi, quatre segments d'avenir apparaissent particulièrement intéressants :

- le marché européen de longue distance sur les grands corridors hors transit ;
- les acheminements portuaires, notamment des conteneurs dont les échanges mondiaux sont en plein développement ;
- les transits alpins et pyrénéens ;
- l'autoroute ferroviaire sur les grands axes saturés du territoire français.

Il apparaît que le fret ferroviaire, et les modes alternatifs de façon plus large, présentent des potentiels de développement localisés sur certains créneaux où ils peuvent trouver toute leur pertinence. Ainsi, les politiques d'incitation au développement de ces modes alternatifs doivent être ciblées : les mesures telles que subventions ou taxations ne peuvent pas s'appliquer de la même façon dans des corridors où plusieurs modes de transport coexistent et dans des régions mal desservies ou isolées. Les politiques de transport doivent être adaptées selon les différents types de territoire. La dimension spatiale doit donc absolument être intégrée à l'étude des politiques de transport, à l'analyse des mesures à mettre en œuvre et des impacts attendus.

Le fret ferroviaire en particulier ne semble pas compétitif sur l'ensemble du territoire national. Mais il peut trouver toute sa place sur des segments de pertinence sur lesquels des aides ciblées peuvent se justifier et permettre d'amorcer un développement qui se poursuivra par la suite sans aide – il faut noter cependant toute la difficulté à mettre en place des dispositifs d'aides ciblées pertinents (montant, bénéficiaire, financement, etc.), comme le montre l'exemple du dispositif d'aide au transport combiné en France. Sur ces créneaux particuliers, on peut tout à fait imaginer un report modal important et une part de marché en forte croissance si toutes les conditions de développement du fret ferroviaire sont réunies.

Les données suivantes (en particulier les estimations de trafic) ont été fournies par la SNCF.

Créneau du marché européen de longue distance

L'étude des bases de données de trafic région-région montre que la part du fer dans les échanges avec les principaux pays est de l'ordre de 12 % à plus de 500 km (l'effet frontière aboutissant à une part de marché inférieure, toutes choses égales par ailleurs, à la part de marché sur les trajets intérieurs). L'objectif est d'atteindre 20 % sur le trafic entre 500 et 800 km et 33 % au-delà de 800 km. L'enjeu de ce transfert représente environ 9 milliards de t-km à volume 2005, soit un gain de l'ordre de 1 million de tonnes de CO₂.

Cependant, les difficultés de massification augmentent avec la distance notamment en raison de la nécessité de coordonner de multiples acteurs et du fait que le volume des flux de point à point diminue avec la distance. C'est pourquoi il faut envisager des hypothèses moins ambitieuses de croissance de parts de marché : une hypothèse moyenne de réduction de la croissance d'un tiers sur ce créneau, et une hypothèse basse de réduction de la croissance de moitié.

L'ambition de croissance réduite du tiers conduirait à une part de marché de 17 % sur le trafic entre 500 km et 800 km et de 26 % au-delà de 800 km. Une

réduction de la moitié de la croissance conduirait à des parts de marché de 16 % sur le trafic entre 500 km et 800 km et de 23 % au-delà de 800 km.

Créneau des acheminements portuaires

Le marché visé concerne essentiellement celui des conteneurs. Le potentiel estimé est de 20 milliards de t-km au moins, y compris l'acheminement en France en liaison avec les ports étrangers.

Une politique volontariste pourrait viser une part de marché de 30 % pour le fer soit environ 6 milliards de t-km augmentant de 4 milliards de t-km le trafic actuel de conteneurs. Cet objectif est ambitieux mais doit être rapproché de la situation des ports européens tels que Hambourg et Zeebrugge (respectivement 30 % et 36 % par le fer).

Ce marché à fort taux de croissance dans les années à venir apparaît particulièrement intéressant et la taille des navires – supérieure à 10 000 EVP¹ – deviendra de plus en plus incompatible avec des pré et post-acheminements routiers.

Créneau des transits alpins et pyrénéens

Le transit est actuellement de 56 milliards de t-km par route et 5 milliards de t-km pour le fer soit 61 milliards de t-km. Le rail réalise moins de 10 % de part de marché sur le trafic terrestre total. Or, dans d'autres pays de l'arc alpin (Suisse, Autriche), la part du rail est de 30 % en tonne-kilomètre et de 34 % en tonnes. En France, une politique volontariste pourrait viser un transfert de 15 % du transit routier sur le fer, soit un enjeu d'environ 8 milliards de t-km à volume 2005 portant à 22 % la part du fer sur le trafic fer + route.

Comme pour le trafic bilatéral, des hypothèses de croissance moins ambitieuses doivent être examinées sur ce créneau. Une ambition de croissance réduite du tiers conduirait à une part de marché de 18 % et une réduction de la croissance de moitié à une part de marché de 16 %.

Créneau des autoroutes ferroviaires

Il s'agit d'un trafic routier sur territoire national qui vise à nouveau le transit mais aussi un trafic nord-sud français sur les axes « Atlantique » et « Magistrale Eco Fret ». En se limitant à capter de 25 % à 30 % du trafic routier pour les OD (origines-destinations) sur lesquelles l'autoroute ferroviaire donne de meilleures performances de temps de trajet que la route, le transfert est de l'ordre de 10 milliards de t-km à volume 2005. Les services d'autoroute ferroviaire seront analysés plus précisément dans la section suivante (2.4.).

1 - L'équivalent vingt pieds, ou EVP, est une unité de mesure du conteneur « de base », lequel fait conventionnellement 20 pieds de longueur.

Enfin, concernant **le trafic national**, aucune hypothèse de croissance n'est prise en compte. Il convient donc dans une hypothèse moyenne et basse d'intégrer la nécessité de recentrer l'offre de transport diffus par wagon pour lui rendre sa pertinence économique. Cela pourrait conduire à une diminution de trafic de l'ordre de 3 milliards de t-km.

Le tableau n° 89 résume les volumes, estimés par la SNCF, des marchés accessibles par le chemin de fer avec une politique volontariste dans l'hypothèse de croissance haute, puis dans les hypothèses de croissance moyenne et basse présentées. (Les principaux éléments de cette politique volontariste sont décrits par la suite.)

Tableau n° 89
Prévisions SNCF du trafic ferroviaire à l'horizon 2025
avec une politique volontariste
(en milliards de tonnes-kilomètres)

	SNCF (2005)	Volumes de trafic supplémentaires accessibles avec une politique volontariste	Évolution annuelle des marchés	Impact des objectifs volontaristes sur le volume 2025	Trafic total fer 2025	Trafic total fer 2050
National	22	-	-	-	22	22
Échanges internationaux	10	9	2 %	13	28	36
Acheminements portuaires	4	4	4,5 %	10	19	34
Transit	5	8	2 %	12	19	25
Autoroute ferroviaire		11	2 %	16	16	21
Total ferroviaire	41	32	-	51	105	138
<i>Total fer + route + voie d'eau</i>	348				440	499
Part de marché du fer	12 %				24 %	28 %

Source : « Quels trafics ferroviaires à horizon 2025 ? Quels impacts en termes d'émissions de CO₂ ? », note de la SNCF réalisée pour le groupe de travail TUGES, juin 2007

Tableau n° 90
Étude juin 2007 : hypothèse moyenne
(deux tiers de la croissance pour les échanges bilatéraux et de transit)
(en milliards de tonnes-kilomètres)

	SNCF (2005)	Volumes de trafic supplémentaires accessibles avec une politique volontariste	Évolution annuelle des marchés	Impact des objectifs volontaristes sur le volume 2025	Trafic total fer 2025	Gain en millions tCO ₂ (tech- nologie 2005)
National	22	- 3	-	-	22	0
Échanges internationaux	10	6	2 %	9	24	1
Acheminements portuaires*	4	4	4,5 %	10	19	1
Transit	5	5	2 %	8	15	0,9
Autoroute ferroviaire		11	2 %	16	16	1,8
Total ferroviaire	41	23	-	43	94	4,6
<i>Total fer + route + voie d'eau**</i>	<i>348</i>				<i>440</i>	
Part de marché du fer	12 %				21 %	

* hors dessertes zones industrialo-portuaires.

** 2025 : hypothèse centrale du SESP.

Source : « Quels trafics ferroviaires à horizon 2025 ? Quels impacts en termes d'émissions de CO₂ ? », note de la SNCF réalisée pour le groupe de travail TUGES, juin 2007

Tableau n° 91
Étude juin 2007 : hypothèse basse (un tiers de la croissance
pour les échanges bilatéraux et de transit)
(en milliards de tonnes-kilomètres)

	SNCF (2005)	Volumes de trafic supplémentaires accessibles avec une politique volontariste	Évolution annuelle des marchés	Impact des objectifs volontaristes sur le volume 2025	Trafic total fer 2025	Gain en millions tCO ₂ (tech- nologie 2005)
National	22	- 3	-	-	22	0
Échanges internationaux	10	5	2 %	7	22	0,7
Acheminements portuaires*	4	4	4,5 %	10	19	1
Transit	5	4	2 %	6	13	0,6
Autoroute ferroviaire		10	2 %	14	14	1,6
Total ferroviaire	41	19	-	37	88	4
<i>Total fer + route + voie d'eau**</i>	<i>348</i>				<i>440</i>	
Part de marché du fer	12 %				20 %	

* hors dessertes zones industrialo-portuaires.

** 2025 : hypothèse centrale du SESP.

Source : « Quels trafics ferroviaires à horizon 2025 ? Quels impacts en termes d'émissions de CO₂ ? », note de la SNCF réalisée pour le groupe de travail TUGES, juin 2007

Il ressort de ces tableaux que le trafic pour le mode ferroviaire serait compris entre 88 et 105 milliards de t-km à horizon 2025, alors que les projections de trafic du SESP à horizon 2025 prévoient 59 milliards de t-km sur le mode ferroviaire. Les prévisions de la SNCF supposent donc un report massif du mode routier vers le mode ferroviaire : si on considère qu'il n'y a aucun trafic induit, la politique volontariste de la SNCF permettrait un report de 46 milliards de t-km du mode routier vers le mode ferroviaire. La capacité des infrastructures ferroviaires actuelles à absorber ce trafic et les éventuelles infrastructures supplémentaires nécessaires devront être étudiées attentivement.

Ce report correspond à 4 à 5,5 millions de tonnes de CO₂ économisées à horizon 2025, à mettre en regard des 38 millions de tonnes d'émissions dues au transport de marchandises poids lourds prévues par les projections 2025 et des 30 millions de tonnes de réduction à accomplir entre ce chiffre tendanciel et l'objectif de 2050 (8 millions de tonnes). Sans être la solution suffisante, le transfert modal est donc une contribution substantielle à la diminution des émissions de gaz carbonique, sans compter ses avantages en termes de sécurité, de réduction des pollutions, de diminution de la congestion des axes routiers (et il conviendrait d'inclure la réduction correspondante de la surconsommation énergétique des véhicules demeurant sur les axes routiers dans le bilan du transfert modal d'une part du fret), de sécurité énergétique, etc. Les exemples étrangers montrent qu'il n'est en soi ni utopique ni anti-économique mais, dans un système de « dépendance du chemin » (pour reprendre le « *path dependency* » des économistes), il suppose la mise en place progressive d'une série de conditions d'ensemble, touchant aussi bien l'existence et la disponibilité des infrastructures que le cadre réglementaire de la concurrence intermodale.

La politique volontariste permettant de réaliser les trafics présentés à horizon 2025 se base sur les éléments suivants :

- favoriser la massification des flux (développement des acheminements portuaires, des plates-formes multimodales) ;
- construire un espace européen du fret ferroviaire (rôle moteur de l'Union européenne par son pouvoir de régulation et par des outils de financement) ;
- établir une concurrence équitable entre les modes de transport et notamment :
 - éviter le relèvement généralisé des seuils de chargement des camions ;
 - poursuivre les efforts d'harmonisation sociale européenne en matière de transport routier ;
 - adopter des mesures de régulation des flux des poids lourds dans les grands corridors ou pour le franchissement d'obstacles naturels ;
 - mettre en place des systèmes d'internalisation des coûts externes par la tarification de l'infrastructure ;
 - inclure les transports fret dans le système communautaire d'échange des quotas d'émissions.

On voit que la croissance du trafic ferroviaire et les réductions d'émissions induites nécessitent la mise en place d'actions volontaristes qui ne sont pas toutes sans impact pour le secteur des transports routiers. Cette analyse permet de donner un ordre de grandeur du potentiel de développement du trafic ferroviaire en prenant note des conditions de réussite nécessaires.

Un potentiel de développement de l'activité fret à moyen et long termes conditionné par le retour à l'équilibre de l'activité à court terme

Le fret ferroviaire est depuis mars 2006 un secteur concurrentiel ne bénéficiant plus de subvention publique. Fret-SNCF assure encore aujourd'hui plus de 95 % de l'activité en France. Mais les résultats de Fret-SNCF pour les dernières années ne sont pas bons. Une rupture majeure est donc nécessaire pour l'entreprise : celle-ci a mis en place un programme de développement de l'activité afin de profiter des perspectives d'un marché porteur (croissance économique, ouverture à la concurrence stimulante, hausse du prix du pétrole défavorable aux modes concurrentiels).

Ce programme passe notamment par la mise en place d'une intégration industrielle de l'activité fret au sein de l'entreprise : identification du personnel, mise en place d'une logique de branche, adaptation des règles d'emploi et de la gestion du temps de travail aux besoins du fret... Des gains de productivité de 20 % à 30 % pourraient en ressortir.

Le programme industriel vise donc à mettre en place un appareil de production plus efficace : il s'agit avant tout de rendre l'activité plus rentable et d'arriver à l'équilibre économique. Le défi immédiat de la rentabilité est prioritaire sur le développement de l'activité.

L'entreprise SNCF s'est donné pour objectif le retour à l'équilibre de l'activité fret en 2010 : si l'équilibre n'était pas atteint, dans ce nouveau cadre concurrentiel, la SNCF devrait se retirer totalement du secteur des marchandises. Le paysage du fret ferroviaire en serait donc complètement modifié.

C'est seulement en atteignant cet équilibre économique que la SNCF-Fret pourra se positionner sur de nouveaux créneaux et développer son activité. Une fois la rentabilité atteinte, l'ambition de la SNCF est de développer le « haut débit fret ferroviaire » pour se positionner sur les flux européens rentables.

Le développement du secteur du fret ferroviaire est donc tout à fait envisageable et des créneaux de développement existent, mais ce développement pour la SNCF est conditionné par le devenir à court terme de l'entreprise.

2.4. Le potentiel des services d'autoroutes ferroviaires

On a vu que l'un des créneaux de développement du mode ferroviaire est celui des autoroutes ferroviaires. En effet, la création d'un réseau dédié ou du moins de services spécifiques au fret permet de fluidifier le trafic et d'améliorer les performances ferroviaires en termes de qualité de service et de fiabilité ainsi que la productivité du mode ferroviaire.

Plusieurs autoroutes ferroviaires sont aujourd'hui en service, prêtes à être mises en service ou à l'étude : l'autoroute ferroviaire alpine ; l'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg ; le projet d'autoroute ferroviaire atlantique Éco-fret, du nord de la France et l'Île-de-France vers Bayonne et l'Espagne.

L'autoroute ferroviaire alpine propose quatre navettes aller-retour quotidiennes entre Aiton et Orbassano. Son expérimentation a été lancée en novembre 2003. Elle a permis en 2006 le franchissement des Alpes de 19 740 remorques, avec un remplissage moyen de 60 %. Mais les voies n'étant pas au gabarit standard, elle ne s'adresse qu'à environ 5 % des poids lourds sur le marché. 90 % des remorques transportées en 2006 ont donc été des citernes (ce qui correspond à 40 % des citernes qui ont franchi le Fréjus par voies routière et ferroviaire), de matières dangereuses à 50 %, non accompagnées (sans tracteur ni chauffeur) à 70 %, à 44 t pour 30 %. L'achèvement des travaux de modernisation en cours sur les ouvrages, puis l'implantation d'un terminal d'autoroute ferroviaire dans l'Est lyonnais permettraient de faire circuler une dizaine de navettes aller-retour entre Lyon et l'Italie. Le service offrirait ainsi une capacité de report d'environ 200 000 poids lourds (non accompagnés). Des extensions de cette autoroute ferroviaire peuvent être imaginées vers l'Île-de-France ou vers Douges (Pas-de-Calais). Ce service, démonstrateur de la technologie Modalhor, a permis de tester le système technique et de prouver son fonctionnement. La viabilité du fonctionnement économique reste encore à démontrer.

L'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg a été inaugurée le 29 mars 2007 et mise en service en septembre 2007. Elle est exploitée par la société Lorry-Rail. Le service offre dans un premier temps une capacité de transfert de l'ordre de 30 000 remorques par an avec un aller et retour par jour puis fera l'objet d'une montée en charge progressive dépendant de la réponse du marché et du rythme de réalisation des travaux de résorption des points de congestion ferroviaires (à titre de comparaison, c'est le trafic de poids lourds que l'autoroute A9 voit passer en deux jours). Le tarif moyen est fixé à 900 euros par remorque pour un transport de 1 000 km (soit moins de 1 euro par km) et une durée de trajet de 15 heures. Ce tarif devrait permettre un modèle d'autoroute autofinancé. Mais il faut noter que le trafic sera sans doute très sensible à cette tarification. Le taux de remplissage actuel n'est pas encore optimal mais le système technique fonctionne, malgré quelques ajustements de démarrage et le refus d'un certain nombre de poids lourds ne respectant pas le gabarit. À horizon 2017, ce sont 20 navettes quotidiennes qui pourraient circuler.

L'autoroute ferroviaire Atlantique Éco-Fret fait l'objet de réflexions et d'études, au sein notamment de la structure « Route roulante 2006 ». Cet axe présente en effet le potentiel de trafic le plus important, et intéresse en particulier les transporteurs étrangers. La réalisation des lignes à grande vitesse LGV SEA puis LGV Bordeaux-Espagne libérera des sillons de qualité sur ce corridor dès 2013. La principale difficulté est liée au gabarit de la ligne : des travaux de mise au gabarit sont encore nécessaires, ils ne seront pas achevés avant 2016. Une montée en régime progressive du service pourrait être imaginée, en fonction notamment de la réalisation des infrastructures et aménagements de capacité nécessaires (mises au gabarit des tunnels et ouvrages en particulier), avec la possibilité de mettre en service dès 2009 et sur un itinéraire alternatif un service d'autoroute

ferroviaire limité aux citernes et poids lourds adaptés à un gabarit réduit, étendu en 2016 aux poids lourds standards.

Sur la base de services offerts 7 jours sur 7, dans l'hypothèse d'un niveau d'utilisation du service de 80 % et d'un taux de remplissage des navettes de 80 %, des projections de trafic ont été réalisées à différents horizons (source : SNCF). Notons qu'avant 2015, la plupart de ces services ne pourront être que partiels.

Tableau n° 92
Prévisions SNCF du volume de trafic des services d'autoroute ferroviaire à différents horizons

	Autoroute ferroviaire alpine	Autoroute ferroviaire Luxembourg-Espagne	Autoroute ferroviaire atlantique	Total autoroutes ferroviaires
Composition	14 wagons 22 semi-remorques 70 % non accompagné	20 wagons 40 semi-remorques 100 % non accompagné	20 wagons 40 semi-remorques 100 % non accompagné	
2009	1,8 Mt 0,3 Gt-km	0,65 Mt 0,7 Gt-km	0,65 Mt 0,45 Gt-km	3,1 Mt 1,4 Gt-km
2017	1,8 Mt 0,3 Gt-km	6,5 Mt 4,9 Gt-km	3,3 Mt 2,3 Gt-km	11,6 Mt 7,5 Gt-km
2020	3,6 Mt 0,7 Gt-km	11,4 Mt 8,6 Gt-km	9,8 Mt 8,1 Gt-km	24,8 Mt 17,4 Gt-km
2025	17,6 Mt 3,5 Gt-km	11,4 Mt 8,6 Gt-km	9,8 Mt 8,1 Gt-km	38,8 Mt 20,2 Gt-km

Gt-km : milliards de tonnes-kilomètres.

Source : SNCF pour la mission TRM

La SNCF prévoit que le résultat total de volume de trafic captable par ces services d'autoroute ferroviaire serait de 7,5 milliards de t-km à horizon 2015. À horizon 2025, le chiffre est même plus important que celui avancé dans les projections de trafic présentées dans la partie précédente, puisqu'on aboutit à plus de 20 milliards de t-km.

Les services d'autoroute ferroviaire présentent donc des potentiels de trafic relativement importants : c'est un créneau majeur de développement du mode ferroviaire. Cependant, le trafic réellement transporté par ces navettes à leur mise en service est beaucoup plus faible que celui qui est projeté à long terme. Le développement de ces services est fortement dépendant des aménagements de capacité et de la construction d'infrastructures ferroviaires. Une grande partie de ces travaux est inscrite dans les contrats de projets État-Régions (CPER) ou prévue par le CIADT du 18 décembre 2003, et permettra de dégager des capacités ferroviaires non seulement pour le fret, mais aussi pour le transport de

voyageurs. La réussite de ces autoroutes ferroviaires et la réponse du marché sont aussi fortement liées à la qualité et au prix du service qui sera proposé.

Les autoroutes ferroviaires représentent un créneau particulier de développement du mode ferroviaire, et seraient favorisées, comme tout développement des modes alternatifs à la route, du moins au démarrage des services, par des mesures d'incitation au report modal : aides financières nationales ou européennes, mesures de régulation du mode routier sur les corridors concernés...

2.5. Le potentiel des services d'autoroutes de la mer

Sur le principe de l'autoroute ferroviaire, la France se lance dans des réflexions et des projets sur des services d'autoroutes de la mer. Il s'agit là encore de proposer des solutions complémentaires au transport routier, en particulier à travers les massifs montagneux (Alpes et Pyrénées), par la voie maritime. Le principe est d'améliorer les liaisons maritimes existantes ou de créer de nouvelles lignes, de façon à proposer aux poids lourds des services sous forme de navettes fiables, régulières, fréquentes et à un bon rapport qualité/coût. Ces services de transport maritimo-terrestre sont principalement dédiés au transport de fret intracommunautaire.

La France et l'Espagne, par le biais de la Commission intergouvernementale franco-espagnole créée en 2006, ont lancé au mois d'avril 2007 un appel à projets conjoint pour créer et exploiter une ou plusieurs autoroutes de la mer entre des ports français et espagnols sur la façade atlantique – Manche – mer du Nord. Cette initiative franco-espagnole constitue la première traduction dans l'ouest de l'Europe de ce concept d'autoroute de la mer à haute fréquence et haute qualité de service. L'autoroute maritime relierait à *minima* un port français à un port espagnol, et pourrait inclure la desserte de plusieurs ports espagnols et des tronçons de cabotage. Des subventions sont prévues pour aider au démarrage de ces projets, mais le service devrait être viable économiquement à terme. L'appel à projets s'est clôturé début novembre 2007 ; l'analyse des offres est en cours, en vue d'une mise en service en 2008-2009.

L'objectif de cet appel à projets est de transférer annuellement de l'ordre de 100 000 à 150 000 poids lourds et remorques des axes routiers entre l'Espagne et la France sur le mode maritime. L'ordre de grandeur du report de trafic induit et des réductions d'émissions de CO₂ d'un tel service est donc le même que celui d'une autoroute ferroviaire. Ces autoroutes ferroviaires et maritimes devraient prouver que les modes alternatifs à la route peuvent proposer des services performants et nouveaux aux transporteurs, renouvelant ainsi leur image et restaurant éventuellement la confiance des transporteurs tout en permettant d'absorber une partie du trafic routier.

Il importe cependant d'ajouter qu'au-delà de ces services nouveaux que sont ces autoroutes ferroviaires et maritimes, un vecteur majeur du report modal est constitué par le développement du transport combiné « classique », notamment le transport combiné rail-route à manutention verticale des unités de charges

intermodales (caisses mobiles seules, conteneurs) – inclus dans les prévisions d'évolution générale du fret ferroviaire –, et le transport combiné fleuve-route de conteneurs, qui croît fortement sur la Seine et sur le Rhône.

3. Les mesures techniques et organisationnelles : quel impact sur la réduction des émissions de CO₂ ?

Pour réduire les émissions de CO₂, les actions de réduction de la demande de transport (ou du moins de la demande de trafic, qui traduit la façon dont les t-km sont converties en véhicules-kilomètres) et les actions de report modal sont efficaces. Mais le transport routier lui-même peut optimiser son fonctionnement pour réduire son impact environnemental. De grands progrès ont déjà été réalisés ces dernières années pour améliorer l'efficacité des moteurs et les émissions des poids lourds. Aucun miracle technologique ne semble pouvoir être attendu, mais les efforts doivent être poursuivis : des marges de progrès existent encore, et de nouvelles technologies doivent continuer à être développées. Le faible renouvellement du parc de véhicules industriels représente cependant une difficulté pour la diffusion de ces nouvelles technologies. Il faut donc agir à la fois sur le renouvellement des véhicules et sur la diversification énergétique. Pour ce faire, des efforts importants de recherche et développement doivent être menés.

3.1. Des marges de progrès existent sur les consommations kilométriques

Le carburant est un élément majeur des coûts d'exploitation des poids lourds et leur consommation est donc un facteur qui pèse lourdement sur le choix des véhicules achetés par les exploitants de flottes de camions. En effet, le carburant représente, accises comprises, au moins 20 % du coût de revient du transport routier de marchandises et souvent davantage¹. Le marché pousse donc à l'optimisation des moteurs et de la conception des véhicules, et d'importantes améliorations ont déjà été réalisées ces dernières années, en particulier sur **la consommation nominale des moteurs**. Pour mémoire, la consommation spécifique du véhicule se réduit en moyenne d'un pour cent par an. Une étude récente financée par les constructeurs (WBCSD, 2004) est parvenue à la conclusion que le perfectionnement des moteurs et d'autres éléments des véhicules non hybrides pourrait ramener d'ici à 2030 la consommation nominale à un niveau inférieur de 20 % à celui des meilleures voitures diesel actuelles. Des marges existent donc encore, mais la réduction de la consommation nominale est liée à l'évolution technologique qui se fait par paliers, et au rythme de renouvellement du parc de véhicules qui est de l'ordre de dix ans (même s'il convient de préciser que le rythme de renouvellement des poids lourds est plus rapide que celui

1 - *A contrario*, cette proportion marque les limites d'une politique qui se fonderait uniquement sur le prix des carburants : un renchérissement du gazole de 20 %, pourtant difficilement acceptable d'un point de vue politique, n'augmenterait le coût du transport que de 4 %.

des voitures particulières). Notons enfin que les véhicules usagés selon les normes européennes sont souvent exportés pour une deuxième carrière dans un pays en développement, et à la différence des pollutions locales l'effet de serre ne s'exporte pas. Selon Renault Trucks, on peut espérer de l'amélioration des moteurs un gain en termes d'économie de carburant et de réduction des émissions de 5 % à 10 % dans les 10 ans.

Par ailleurs, **l'installation de certaines technologies** pourrait avoir une incidence directe sur la consommation des véhicules : alternateurs et systèmes de climatisation plus performants, double circuit de refroidissement, détecteurs de sous-gonflage de pneus et indicateurs de changement de rapport sur les boîtes de vitesse manuelles. La consommation effective moyenne semble pouvoir être réduite de 10 % à 15 % (selon l'étude CEMT 2007 *Transport et émissions de CO₂ : quel progrès ?*). C'est déjà l'ordre de grandeur des progrès que permettent les programmes de conduite optimisée, jouant sur la compétence du conducteur et non sur la technologie, mais ces diverses marges de réduction de la consommation ne sont probablement que partiellement cumulables. Des incitations fiscales pourraient faciliter l'installation de ces technologies spécifiques ainsi que la formation des conducteurs à leur usage. La voie réglementaire pour l'installation de certains de ces composants peut également représenter une solution efficace.

Des efforts peuvent également encore être accomplis sur d'autres **composants des véhicules**. Il importe notamment de faire évoluer tous **les types de pneumatiques** dans le sens d'une réduction de la consommation. Michelin a, dans cette optique, proposé une norme réglementaire minimale et un classement en catégories des pneus pour automobile à basse, très basse et ultra basse énergie, classement destiné à faire office d'incitation pour tous les segments du marché. Il serait bon de faire de même pour les véhicules utilitaires. La résistance au roulement des pneus des véhicules utilitaires est tenue pour responsable d'un tiers de leur consommation de carburant. Une obligation d'introduire ce type de pneus plus efficace pourrait être envisagée.

Le profilage du poids lourd semble également pouvoir évoluer vers une plus grande efficacité énergétique. Afin d'inciter les constructeurs à un profilage plus aérodynamique, c'est la réglementation sur la longueur et le poids des véhicules qui devrait sans doute être adaptée. Les avantages l'emporteraient certainement sur les coûts pour les constructeurs pour toutes ces mesures concernant les composants ou l'aérodynamisme du véhicule.

3.2. Les biocarburants : des impacts à analyser, des recherches à poursuivre

Le développement des **carburants alternatifs** présente aujourd'hui plusieurs difficultés :

- le coût relativement peu élevé de l'essence et du gazole (malgré la hausse du prix du pétrole). Le cours du pétrole n'a pas dépassé la barre des 50 euros par baril en 2005. Dans ces conditions, le coût de la réduction du CO₂ par le biais des biocarburants apparaît très élevé. L'AIE (dans une étude de 2004) estime qu'à l'heure actuelle la réduction des émissions par utilisation d'éthanol coûte de 150 à 400 euros par tonne de CO₂ dans les pays de l'AIE ;

- l'absence de marché pour certains carburants alternatifs ;
- le manque d'infrastructure de distribution pour les carburants gazeux.

L'usage des **biocarburants** permet de réduire dans de fortes proportions les émissions de CO₂. Les biocarburants sont des carburants produits à partir de matières organiques végétales ou animales, dites aussi composés oxygénés. Les biocarburants actuels, dits de première génération, sont des produits d'origine agricole, utilisés en mélange avec les carburants traditionnels. Les composés les plus courants sont l'éthanol (ou son dérivé l'ETBE) dans les essences, ou des esters obtenus à partir d'oléagineux (tournesol, colza) dans le gazole. Ils sont introduits à un certain pourcentage dans l'essence ou le gazole.

À l'heure actuelle, les biocarburants émettent plus de CO₂ lors de leur production industrielle et de leur combustion que les hydrocarbures ou le gaz, mais ce relatif mauvais bilan est contrebalancé pendant la phase de croissance végétale des plantes utilisées, où le CO₂ est absorbé par la photosynthèse. Toutefois, ils entraînent une augmentation moyenne de 40 % de la consommation.

Johnson (2002) avance que l'offre de biocarburants devrait suffire pour obtenir des mélanges à 10 % pour l'essence et 3 % pour le gazole en 2020. Il est toutefois nécessaire de mieux cerner l'impact d'une augmentation de la production de biocarburants sur les productions agricoles et sur la biodiversité, sur les besoins en eau, et sur les rendements énergétiques et le coût en euros par tonne de CO₂ économisée, avant que les pouvoirs publics ne s'appliquent à en encourager la demande. L'ETBE en effet est produit à partir de betteraves ou de céréales, tandis que l'ester est obtenu à partir d'oléagineux. Il semble que les surfaces agricoles nécessaires à une production seraient considérables ; l'agriculture française ne serait pas capable de faire face à la demande si celle-ci devait se développer. À l'origine, en France, la culture dédiée aux biocarburants permettait de valoriser les terres mises en jachère en 1993 pour maîtriser l'offre alimentaire. L'Agence européenne de l'environnement estime que, pour la France, la surface agricole qu'il sera nécessaire de mobiliser pour les biocarburants sera de 0,5 million d'hectares en 2010 et de 1 million d'hectares en 2020 pour une surface agricole nationale utilisée de 30 millions d'hectares. Cependant, en Angleterre, Goldman Sachs estime qu'il faudrait consacrer un quart des terres cultivables du pays pour atteindre les objectifs de biocarburants de 2010.

Ces estimations sont très controversées. Dans les pays émergents notamment (le Brésil est actuellement leader), la production de ces biocarburants représenterait une incitation à la déforestation et se retrouverait en concurrence avec une production agricole destinée à l'alimentation, entraînant de ce fait une hausse des prix des denrées alimentaires de base aux conséquences sociales désastreuses.

Depuis la loi de finances pour 1993, les biocarburants bénéficient d'exonérations de TIPP et en 2005 ces exonérations fiscales ont représenté au total 195 millions d'euros. Les bilans « du puits à la roue » des biocarburants en termes

d'émissions de polluants, de gaz à effet de serre et de consommation d'énergie sont l'objet d'appréciations divergentes et il n'est pas certain que le coût des exonérations fiscales n'excède pas celui du CO₂ « économisé ». Cependant, ces incitations fiscales peuvent avoir pour objectif d'aider à l'entrée de ces biocarburants sur le marché et être réduites par la suite lorsqu'ils y auront trouvé leur place.

Actuellement, les biocarburants ne représentent qu'environ 1 % de la consommation française de carburants traditionnels.

Les biocarburants sont aujourd'hui un thème de controverse. De nombreux sujets sont encore en débat et font l'objet d'évaluations et d'avis divergents :

- le bilan global de ces carburants en termes d'émissions de gaz à effet de serre (à mettre en regard de leur coût de production) ;
- la surface agricole qui serait nécessaire, en France, en Europe et dans le monde, pour répondre aux besoins et aux objectifs de développement que les pays se sont fixés ;
- l'impact de la production de ces carburants sur la biodiversité, sur la déforestation ;
- l'impact de la production sur le coût des produits alimentaires de base et les conséquences sociales dans les pays en développement.

Des études sont donc encore nécessaires avant de poursuivre le développement et d'encourager la production et la consommation de biocarburants, afin de connaître leurs avantages et impacts réels sur l'environnement et la société.

Une filière apparaît plus prometteuse, celle des carburants de synthèse de haute qualité, dits de seconde génération. Obtenus par des procédés thermochimiques ou biochimiques qui utilisent la biomasse dans sa totalité, ils peuvent être directement substitués aux carburants pétroliers, ce qui représente un gain important par rapport aux biocarburants de première génération. De plus, ils ne nécessiteraient pas le même volume de culture agricole. Il faut bien noter cependant que les gains de ces biocarburants de seconde génération en termes d'émissions de CO₂ sont aujourd'hui difficiles à apprécier, puisque le procédé exact de leur production n'est pas encore déterminé.

3.3. D'autres carburants alternatifs sont prometteurs à plus long terme

Les carburants gazeux représentent également une alternative aux carburants classiques. Le gaz naturel est composé essentiellement de méthane, le plus simple des hydrocarbures. Sa faible teneur en carbone en fait un carburant qui présente des avantages pour la protection de l'environnement, tant sur le plan des émissions de polluants (pollution inférieure de 60 % à 95 % à l'essence ou au diesel), que sur celui des émissions de CO₂. La solution « dual-fuel », utilisation mixte de gazole et de GNV, permet de réduire les émissions de CO₂ (en utilisant le cycle Diesel-source Orbital). (Les études actuelles de l'ADEME semblent prouver que l'utilisation de GNV sur véhicule lourd augmente les émissions de CO₂, sauf

pour cette solution « dual-fuel »). Le biogaz présenterait un bilan encore plus performant.

Les difficultés principales créées par ce carburant concernent la mise en place d'un réseau de distribution, assez chère, le stockage, le temps nécessaire au remplissage du réservoir avec le gaz naturel comprimé, et enfin le surcoût pour les véhicules, même s'il résulte essentiellement des faibles séries et devrait baisser à court terme.

Néanmoins, de nombreux pays se lancent dans l'équipement d'un réseau de stations de distribution et de remplissage. Un grand nombre de constructeurs automobiles proposent des véhicules (véhicules légers, mais aussi poids lourds et véhicules utilitaires légers) fonctionnant au gaz naturel, et les entreprises, collectivités et particuliers s'équipent. En France, près de 2 000 bus urbains et bennes à ordures ménagères fonctionnant au gaz naturel sont actuellement en circulation. Concernant le transport de marchandises, plusieurs expérimentations ont été menées ou sont en cours en Europe. On peut citer notamment l'équipement de « Safeway » en Grande-Bretagne : plus de 200 tracteurs routiers ont été convertis en 38 tonnes au gaz naturel. En France, depuis 2003, Carrefour avec TNT et Monoprix avec Géodis s'équipent de camions porteurs au gaz naturel pour leurs opérations de réapprovisionnement des magasins en région Île-de-France (20 camions de 19 tonnes pour les 60 Monoprix parisiens).

Mais il n'existe pas à l'heure actuelle de réseau de stations de distribution publique en France. De nombreux pétroliers envisagent cependant d'équiper leurs stations-services avec des pompes de gaz naturel, à l'image d'autres pays européens. Ainsi, en Suisse, il existe déjà 85 stations de distribution, et les distributeurs suisses de gaz naturel se sont fixés pour objectif d'offrir au public un réseau d'une centaine de stations de remplissage d'ici à la fin 2007. En Allemagne, ce sont 746 stations proposant du gaz naturel qui sont en service.

Des incitations fiscales à l'usage du gaz naturel ont été mises en place en France, et notamment pour les professionnels : exonération de la taxe sur les véhicules de société pour les voitures fonctionnant au gaz naturel, récupération de 100 % de la TVA sur les carburants, amortissement exceptionnel sur un an du montant de l'acquisition du véhicule (plafonné à 18 000 €).

Le carburant idéal dans l'absolu serait l'**hydrogène** (lui-même obtenu par électrolyse de l'eau en recourant à l'électricité d'origine nucléaire, éolienne ou hydraulique) mais, compte tenu de sa faible densité, la puissance est considérablement réduite et on se heurte à l'absence de filière de distribution de ce gaz. Selon la commission Énergie du Centre d'analyse stratégique, une telle technologie, dangereuse si non maîtrisée, n'est pas à envisager avant de nombreuses années. L'ADEME cependant considère que l'hydrogène peut être utilisé pour des applications urbaines sur moteur à combustion à notre horizon d'étude 2015-2020. Une proposition de réglementation européenne concernant

la sécurité des véhicules circulant à l'hydrogène a été proposée récemment, prouvant que le sujet est étudié.

3.4. Les véhicules hybrides et électriques apportent des solutions efficaces, essentiellement pour des applications urbaines

La motorisation hybride consiste à associer un moteur électrique à un moteur thermique afin d'utiliser au mieux les capacités de chacun en fonction des circonstances de roulage. Le système d'hybridation le plus léger, le « Stop & Start » consiste en un alterno-démarrreur qui permet de couper le moteur à l'arrêt et de le redémarrer instantanément. L'hybridation permet une meilleure gestion de l'énergie dans le véhicule, une réduction de la taille du moteur et d'importantes récupérations d'énergie. Cette solution est pertinente principalement pour des applications urbaines, puisque c'est lors des arrêts et démarrages que l'hybridation permet des réductions importantes de consommation. Sur de longues distances, le mode hybride perd de sa pertinence en raison du surpoids provenant des batteries transportées, mais les récupérations d'énergie sont possibles également (lors de descentes par exemple). Le véhicule hybride présente une grande complexité technique, il nécessite en particulier de forts voltages électriques, et un service intégrant des réseaux spécialisés. À plus long terme, des progrès considérables devraient pouvoir être obtenus sur les batteries et grâce au développement des super-capacités. L'hybridation la plus sophistiquée associe un moteur thermique déjà très économe à une chaîne de traction électrique, avec des batteries rechargeables assurant une certaine autonomie pour les trajets courts. Cette technologie reste coûteuse à produire. Mais elle permet des économies d'émissions très importantes : jusqu'à 30 % de carburant en circulation urbaine, et autour de 5 % pour des applications interurbaines (selon Renault Trucks). La généralisation de l'hybridation représente certainement la technologie la plus prometteuse à court-moyen terme. Des démonstrateurs sont espérés à partir de fin 2008-début 2009, et des véhicules commercialisables pourraient être introduits sur le marché dès 2012.

Les véhicules électriques pourraient également trouver des applications dans le domaine urbain, en particulier pour les véhicules utilitaires légers (sous réserve de batteries rechargeables assurant une autonomie suffisante). Si l'électricité n'est pas produite à partir d'énergies fossiles, ce mode de transport ne dégage aucune émission de CO₂. Une solution pour disposer d'une véritable autonomie passerait par la production d'électricité à bord grâce à une pile à combustible. Des problèmes techniques restent néanmoins à résoudre : l'approvisionnement de la pile en hydrogène, stocké à bord sous forme gazeuse comprimée sous une très forte pression, ou sous forme liquide à très basse température, ou bien la production d'hydrogène à bord du véhicule par un procédé de reformage à partir d'un hydrocarbure liquide. Ces véhicules ne seront pas disponibles avant de nombreuses années.

L'introduction de ces nouveaux carburants et de ces nouvelles technologies sera donc coûteuse, et leur accession à un marché viable (dans lequel les surcoûts de production seraient équilibrés par les économies d'énergie

et d'émissions de CO₂) nécessite encore de lourds investissements. Un des principaux problèmes pour l'amélioration des véhicules provient du faible renouvellement du parc industriel. Il s'agit donc à la fois d'inciter à un fort renouvellement du parc et à une diversification énergétique. Enfin, l'élément essentiel consiste en la mise en place (ou la poursuite) d'ambitieux programmes de recherche et développement tant sur les véhicules que sur les carburants. Dans ces domaines, c'est donc essentiellement sur la recherche et le développement ainsi que sur les études d'application et d'impact que doivent porter les efforts, pour des effets sur les réductions des émissions des transports à plus long terme.

3.5. Les impacts de l'autorisation de poids lourds « lourds et longs » sont contrastés et doivent être étudiés précisément

Aujourd'hui, en France, la charge maximale des poids lourds est réglementairement fixée à 13 tonnes par essieu et le poids total roulant autorisé pour un ensemble ne doit pas dépasser 38 tonnes s'il ne comporte pas plus de quatre essieux, et 40 tonnes s'il comporte cinq essieux et plus. Il existe toutefois des dérogations pour des véhicules de 44 tonnes, notamment pour le transport combiné rail-route. Ces **autorisations des poids lourds de 44 tonnes** ont pour objectif de favoriser la massification vers les points intermodaux afin d'encourager leur utilisation et ainsi le report modal.

Les avis divergent quant à l'impact de l'élargissement du champ de ces autorisations, voire de leur généralisation. Les arguments favorables incluent notamment :

- la réduction du nombre de véhicules, et donc de la circulation et de la congestion induites, et des émissions de gaz à effet de serre ;
- le gain de compétitivité pour les transporteurs et donc pour l'économie nationale.

Les arguments défavorables sont les suivants :

- la perte de trafic du transport ferroviaire devenant moins compétitif (notons qu'aujourd'hui la dérogation aux 44 tonnes s'applique précisément aux transporteurs utilisant le transport combiné pour leur apporter un avantage compétitif) ;
- la hausse de trafic induit qui pourrait annuler les réductions du nombre de véhicules ;
- les dégradations de la chaussée et des ouvrages d'art causées par ces poids lourds ;
- l'aggravation des accidents impliquant des véhicules plus lourds.

Le bilan environnemental de l'introduction de poids lourds à fort tonnage est controversé. En effet, le trafic induit pourrait contrebalancer l'effet de réduction du nombre de véhicules en entraînant une augmentation globale du trafic et donc des émissions de gaz à effet de serre. L'ADEME estime ainsi que le bilan en termes

de circulation serait une augmentation du trafic de 117 millions de véhicules-kilomètres (v-km) annuels due au trafic induit du transport combiné et du trafic de transit, avec une conséquence sur les émissions de gaz à effet de serre chiffrée à 234 milliers de tonnes supplémentaires par an. Le SESP propose deux scénarios selon le volume de trafic induit par le transport combiné et l'évolution du trafic de transit, scénarios se traduisant tous deux par une réduction du trafic : réduction comprise entre 9 millions et 296 millions de v-km, et ayant un effet sur les gaz à effet de serre variant entre une réduction de 161 milliers de tonnes, et une hausse de 64 milliers de tonnes par an.

L'impact de l'introduction des poids lourds de 44 tonnes en termes de trafic et d'émissions n'est donc pas évident, et n'aboutit à aucun consensus.

Des réflexions se portent vers des autorisations de véhicules encore plus lourds et plus longs. Les plus forts tonnages actuellement en service en Europe sont **les poids lourds de 60 tonnes et de 25,25 mètres de long**. Le problème n'est pas tout à fait le même que pour l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes :

- un véhicule de 25,25 mètres est un autre type de véhicule qu'un 40 tonnes, ce qui n'est pas le cas du 44 tonnes, qui peut se concevoir comme un véhicule actuel chargé plus lourdement ;
- le poids lourd de 60 tonnes et 25,25 mètres présente une charge à l'essieu identique au 40 tonnes, ce qui n'est pas le cas *a priori* des poids lourds chargés à 44 tonnes, la répartition de la charge sur la chaussée serait donc meilleure pour un 60 tonnes que pour un 44 tonnes, mais ceci reste à vérifier, car les experts ne sont pas d'accord sur ce point ;
- l'introduction du poids lourd de 60 tonnes et 25,25 mètres, présentée comme une mesure spéciale, justifierait plus facilement l'introduction d'une taxe spécifique pour compenser les surcoûts entraînés sur l'infrastructure ;
- par ailleurs, les autorisations des poids lourds de 60 tonnes seraient limitées à une partie du territoire (quelles seraient les conséquences sur les zones laissées à l'écart ?).

Ces dernières années, plusieurs pays ont introduit des véhicules de 60 tonnes de poids total autorisé en charge et d'une longueur de 25,25 mètres, ou ont mis en place des expérimentations limitées afin de les tester. Les résultats présentés ici concernent les expériences suédoise et allemande ; ils sont contrastés.

Dès le début des années 1960, des véhicules de plus de 25 mètres circulaient en Suède. C'est sous l'influence suédoise qu'une directive européenne de 1996 a introduit le système dit « modulaire » (directive 96/53/CE du Conseil du 25 juillet 1996 fixant, pour certains véhicules routiers circulant dans la Communauté, les dimensions maximales autorisées en trafic national et international et les poids maximaux autorisés en trafic international sur les poids et dimensions, article 4.4). Un ensemble modulaire est composé d'un ensemble articulé (tracteur et semi-remorque) suivi d'une remorque, ou d'un camion tirant deux remorques successives.

D'après la Swedish National Road Administration, un retour aux 40 tonnes provoquerait les augmentations suivantes :

- + 16 % d'émissions de CO₂ ;
- + 21 % d'émissions de NOx ;
- + 20 % du coût du transport.

Autrement dit, le fait d'utiliser des poids lourds pouvant aller jusqu'à 60 tonnes aurait permis les réductions respectives suivantes : - 14 % (CO₂) ; - 13 % (NOx) et - 17 % (coût pour le transport routier).

Une étude plus récente aboutit à une réduction plus importante des coûts (23 %), une réduction de 32 % du trafic poids lourds et une réduction de consommation de 15 %. Les effets sur le rail et sur le partage modal seraient négligeables en Suède.

En revanche, la surveillance, le renforcement et l'adaptation des routes et ponts ont un coût :

- 540 M€ entre 1988 et 1998 pour les ponts (environ 49 M€/an) ;
- 1,5 G€ entre 1988 et 2015 pour le renforcement des routes (environ 55,6 M€/an).

Les bénéfices de l'industrie liée au passage à 60 tonnes sont estimés à 180 M€/an. La taxe sur ces poids lourds géants rapporte 32 M€/an.

Une expérimentation sur les poids lourds de 60 tonnes et 25,25 mètres est en cours également en Allemagne. Le Bureau fédéral pour l'environnement (UBA) émet un avis assez critique sur les poids lourds géants, puisque, selon lui :

- un taux de remplissage de 77 % est nécessaire pour que la consommation à l'unité transportée par un poids lourd géant soit comparable à celle d'un poids lourd traditionnel à pleine charge. Il est vrai que la comparaison à pleine charge dans les deux cas montre une réduction de 25 % de la consommation unitaire, mais l'UBA rappelle qu'en moyenne, les poids lourds actuels sont chargés à 64 % de leur capacité ;
- les effets sur le bruit et sur les émissions de gaz ne seraient meilleurs par rapport aux poids lourds traditionnels que dans les mêmes conditions de chargement. Dans le cas idéal d'un chargement à pleine capacité, un véhicule conforme à la norme Euro 5 émettrait plus de 3 fois plus de CO₂ et environ 2,9 fois plus de NOx, pour le même volume de marchandises, que la moyenne du trafic ferroviaire ;
- la répartition modale serait gravement affectée : le rail perdrait jusqu'à 38 % de son trafic et le fluvial jusqu'à 16 %. Une étude réalisée pour Kombiverkehr montre que le transport combiné pourrait chuter de 55 %. La desserte ferroviaire des ports, pour les conteneurs maritimes, serait transférée sur route à hauteur de 44 % pour le transport national et de 17 % pour le transport international.

Au vu de ces résultats contrastés, ce sujet mérite d'être étudié attentivement **en France**. Le sujet est l'objet d'avis divergents. De nombreux éléments font débat et doivent être analysés, notamment :

- la demande réelle pour ce type de tonnage ou de volume (le taux de remplissage et les besoins des transporteurs routiers actuels) ;
- l'impact sur la réduction des émissions de CO₂ ;
- l'impact sur les modes alternatifs et le transport combiné en particulier ;
- les renforcements éventuels nécessaires sur la voirie ou les ouvrages d'art ;
- les distorsions dans l'accessibilité des territoires et leurs conséquences sur le coût de la consommation des ménages et sur le développement économique si les zones non accessibles à ce type de véhicules sont exclues de certains

circuits et ne peuvent plus prétendre à de nouveaux investissements industriels ou logistiques ;

- les avantages pour la profession routière ;
- le coût et les gains pour l'État.

Une première étape pourrait être envisagée sous forme d'expérimentations. Ainsi, les poids lourds de 60 tonnes et 25,25 mètres pourraient être introduits dans un premier temps autour des plates-formes intermodales (avec une certaine distance permettant d'assurer le pré et post-acheminement), des zones portuaires ou, dans les grands corridors de transport, avec une partie terminale des chaînes logistiques optimisée en termes environnementaux, mais ce dernier cas est en concurrence directe avec le transport combiné rail-route.

Une modalité importante de leur introduction pourrait reposer sur l'instauration d'une taxe modulable spécifique sur ces poids lourds géants. Celle-ci permettrait à l'État de financer les éventuels coûts liés à l'adaptation des infrastructures routières et ouvrages d'art, et d'investir dans le développement des modes alternatifs. Ce dispositif d'autorisations et de taxation pourrait être modulable dans le temps et l'espace, permettant, selon les zones et les périodes, d'inciter à l'utilisation du 60 tonnes par une diminution de la taxe, ou de favoriser le développement des modes alternatifs par une augmentation de la taxe (dans des zones où une alternative modale existe, ou lors de périodes où le transport routier de marchandises nécessiterait moins de soutien). Ce dispositif serait une source de revenus supplémentaire pour le secteur des transports.

Avant toute autorisation, un bilan global prévisionnel approfondi devra être préparé afin de conclure quant à la pertinence de la stratégie choisie et de procéder au réglage fin de l'expérimentation.

Enfin, rappelons que l'introduction des poids lourds de tonnages intermédiaires entre le 40 et le 60 tonnes pourrait constituer une première étape dans l'introduction de ces poids lourds géants. Cependant, même si les difficultés d'introduction pourraient être les mêmes (renforcements nécessaires sur la voirie ou les ouvrages d'art, distorsions dans l'accessibilité des territoires notamment), le 60 tonnes et 25,25 mètres représente un nouveau type de véhicules, qui pourrait justifier des modalités d'autorisations spécifiques (zones particulières, taxe spécifique) et permettre une réduction plus importante du trafic et des émissions. Ces derniers points restent cependant à vérifier.

Une estimation sommaire de ce que pourrait représenter l'introduction des poids lourds de 60 tonnes et 25,25 mètres en termes de **réduction des émissions de CO₂** peut être réalisée (en notant que cette réduction serait à mettre en regard des surcoûts entraînés par la circulation de ces poids lourds sur l'infrastructure routière). On suppose que seuls les poids lourds circulant sur autoroute sont concernés, et que 20 % de ceux-ci passent effectivement à un modèle de 60 tonnes : ceci concerne donc 1,75 milliard de v-km annuels. L'hypothèse est que le passage aux 60 tonnes permet d'économiser un tiers de ces véhicules. Le résultat est alors une économie de 0,7 million de tonnes de CO₂. Ce chiffre est à mettre en regard des 38 millions de tonnes d'émissions dues au transport de marchandises poids lourds prévues par les projections 2025 (soit un peu moins

de 2 %). Notons que cette estimation ne prend pas en compte l'induction de trafic qui pourrait être liée à ce type de véhicules : elle nécessiterait donc des évaluations complémentaires plus précises.

3.6. Les mesures portant sur la régulation du trafic routier peuvent s'insérer dans une politique des transports cohérente

Un autre axe permettant la réduction de la consommation et donc des émissions concerne la régulation de la circulation routière. En effet, tout ce qui vient perturber les conditions de circulation routière (congestion en particulier, mais aussi travaux, mauvaise information routière, etc.) détériore le fonctionnement des moteurs des véhicules et leurs émissions, tout en dégradant le niveau de sécurité et le cadre de vie des riverains.

Ces mesures peuvent prendre différentes formes :

- **des aménagements ou constructions d'infrastructures routières** destinées à réduire les zones de congestion les plus notables (exemple : carrefour A4-A86). Un bilan carbone de l'infrastructure est nécessaire ;
- **des mesures de régulation physiques ou tarifaires**, en particulier :
 - restrictions d'accès ;
 - interdictions de circulation (qui pourraient être prévues pour certaines périodes et/ou certains axes particulièrement chargé(e)s) ;
 - signalisation directionnelle variable ;
 - régulation dynamique des vitesses. Depuis 2004, ASF met en œuvre une opération de régulation dynamique des vitesses sur l'autoroute A7 (réduction de la limitation de vitesse par paliers à 110, 90 ou 70 km/h). Ce dispositif améliore les conditions d'écoulement du trafic (augmentation moyenne de 3 % de la capacité de l'A7) – et donc la consommation des véhicules (en particulier des poids lourds) –, et la sécurité routière (diminution de 50 % du nombre d'accidents). L'extension de cette mesure d'exploitation a été actée dans les suites du débat sur la vallée du Rhône et l'arc languedocien ;
 - abaissement des vitesses limites. Cela ne s'applique sans doute que sur de petites sections du réseau (mais ceci resterait à vérifier et à analyser plus précisément) ;
 - gestion dynamique des voies ;
 - interdiction de dépassement pour les poids lourds (régulation du flux poids lourds et de la gêne sur l'usager) ;
 - détections automatiques d'incidents et de bouchons (permettant d'éviter la congestion) ;
 - stationnement des poids lourds ;
 - information routière : panneaux à messages variables, annonce des temps de parcours en temps réel, radio d'information FM 107.7, télématique routière ;
 - modulations tarifaires, en fonction de la plage horaire et/ou des sections

du réseau, en fonction des niveaux de pollution, ces régulations tarifaires permettant soit de dissuader l'usage de l'infrastructure à certaines heures de pointe, soit de l'encourager aux heures particulièrement creuses, soit encore de renvoyer le trafic sur des itinéraires moins encombrés. Ce point sera évoqué dans les aspects concernant la tarification des infrastructures.

Analyse de l'impact de la réduction de la vitesse autorisée sur autoroute de 10 km/h pour les poids lourds

(Sources : SESP et SETRA, MEDAD)

En matière de sécurité routière, l'impact d'une baisse de vitesse est difficile à évaluer. En général, une baisse de la vitesse limite entraîne une baisse de la vitesse moyenne du flot de véhicules de 25 %. Si la vitesse est réduite de 90 km/h à 80 km/h, le ratio (Vitesse après/Vitesse avant) est égal à $80/90 = 0,8889$, et le ratio (Nombre d'accidents mortels après/Nombre d'accidents mortels avant) est égal à $(0,8889)^4 = 0,624$, soit une réduction du nombre d'accidents mortels de 37,6 %. Une telle réduction de la vitesse serait donc très favorable à l'amélioration de la sécurité.

Mais, par ailleurs, la mise en place de cette mesure risque d'entraîner un report d'une partie des poids lourds empruntant actuellement les autoroutes sur des routes alternatives, la réduction du gain de temps ne justifiant plus le surcoût de l'autoroute. Or ce réseau secondaire est généralement plus accidentogène que le réseau autoroutier : les problèmes de congestion, d'accidentologie et de pollution atmosphérique seraient donc probablement aggravés sur ce réseau alternatif. Pour éviter un tel effet pervers, il conviendrait sans doute que la baisse de vitesse maximale autorisée s'applique à l'ensemble du réseau viaire, ce qui en démultiplierait les effets.

Le bilan global en termes de sécurité routière n'est pas mesurable aisément, et la mise en place de cette mesure nécessiterait une phase préalable d'expérimentation pour s'assurer que l'impact sur la sécurité ne soit pas négatif.

En termes d'émissions de CO₂, le calcul de l'impact de cette mesure nécessite de prendre en compte un certain nombre d'hypothèses. En supposant que le passage de 90 km/h à 80 km/h permette un gain en consommation de 5 % (source : COPERT III) à partir d'une consommation moyenne des tracteurs routiers estimée à 37,6 litres/100 km (source : enquête TRM) pour un trafic poids lourds sur autoroute de 19 milliards de véhicules-kilomètres dont 70 % se fait en interurbain (zones non congestionnées), alors on estime le gain de cette mesure à 0,7 MtCO₂/an. Dans la mesure où la part des poids lourds étrangers dans le trafic est de l'ordre de 30 % et que ces derniers n'achètent généralement pas leur carburant en France, le montant apparaissant dans l'inventaire français pourrait se réduire à 0,5 MtCO₂/an. Si l'on prend également en compte la hausse du prix du transport routier de marchandises résultant de cette mesure (voir ci-après) et la réduction d'activité en découlant, le gain se situerait entre 0,6 et 0,8 MtCO₂/an (estimation SESP).

Le SETRA suppose que les émissions des poids lourds sur autoroute représentent 45 % du total des émissions de ces véhicules, et que la mesure permet un gain de consommation de 4 %, aboutissant ainsi à un gain de 0,4 à 0,5 MtCO₂/an.

Ces gains sont à nuancer. En effet, d'une part, sur autoroute, une hausse de la congestion qui pourrait résulter de dépassements plus lents entraînerait une hausse des émissions de CO₂. D'autre part, la consommation sur le réseau secondaire est d'au moins 10 % supérieure à celle sur autoroute : le report de trafic évoqué précédemment pourrait donc entraîner une hausse de la consommation.

L'impact économique sur le secteur du transport routier de marchandises peut également être mesuré. Un calcul sommaire à partir des coûts d'utilisation d'une savoyarde de 40 t (données CNR) montre que le passage d'une vitesse de circulation de 90 km/h à 80 km/h (pour 80 % des parcours) entraînerait une hausse de 2 % à 3 % du prix de revient kilométrique du véhicule, qui, à terme, se répercutera sur le prix du transport routier de marchandises. En effet, le gain sur le poste « carburant » ne permet pas de compenser le surcoût sur les autres postes (personnel, amortissement du matériel).

Il faut noter toutefois que, dès à présent, certains grands transporteurs routiers appliquent à l'ensemble de leur flotte une limite de 80 km/h, et pas seulement à leurs véhicules-citerne transportant des matières dangereuses, qui y sont réglementairement soumis. Ces entreprises estiment que le bilan leur est économiquement favorable en termes de consommation de carburant, de stress sur les conducteurs et de sécurité (on sait que le transport routier de marchandises dangereuses est, statistiquement, moins dangereux que le transport de marchandises non dangereuses !). En outre, les véhicules actuels sont *a priori* optimisés pour rouler à 90 km/h. Il faudrait étudier quels gains apporterait une optimisation pour 80 km/h, d'autant qu'un véhicule allégé, car soumis à des contraintes moins fortes, aurait un meilleur coefficient de charge utile par rapport au poids total. Une grande entreprise utilise, dans cette optique, des remorques à châssis d'aluminium et y gagnerait une productivité supplémentaire de l'ordre de 10 %.

Enfin, notons plusieurs éléments importants :

- risques de report du trafic vers le réseau secondaire si la mesure s'applique uniquement sur autoroute, réseau sur lequel l'accidentologie et les émissions de gaz à effet de serre sont plus importantes.
→ Pour éviter ces effets négatifs, la mesure devrait s'appliquer également au réseau secondaire ;
- risques de congestion et d'augmentation du nombre d'accidents si la mesure ne s'applique pas aux véhicules légers (l'accroissement du différentiel de vitesses entre VL et PL se traduit par une hausse de la congestion et du nombre d'accidents : une augmentation de l'écart-type de 1 km/h entraîne une hausse du nombre de tués de 5 %).
→ Pour éviter ces effets négatifs, la mesure devrait également s'appliquer aux véhicules légers ;

- les données de la statistique routière montrent que sur autoroute la plupart des poids lourds circulent entre 80 km/h et 100 km/h, avec une part légèrement plus élevée de véhicules entre 90 km/h et 100 km/h (soit au-delà de la vitesse autorisée). Il est donc probable qu'une partie des poids lourds continuerait à circuler au-delà de la vitesse limite ramenée à 80 km/h et le gain évalué précédemment serait sans doute à réduire légèrement. Toutefois, des mesures d'interdictions de dépassement pourraient accompagner la réduction de la vitesse sur certains tronçons et contribuer ainsi au respect des limites maximales.

→ La mesure de réduction de la vitesse ne peut se concevoir que comme un élément d'un ensemble de mesures cohérentes, mesures de régulation du trafic, comprenant également un contrôle plus strict du respect des réglementations dans le secteur du transport routier de marchandises.

En conclusion, on peut estimer que :

- les impacts sur les émissions de gaz à effet de serre sont certainement positifs, avec des valeurs de l'ordre de 0,5 million de tonnes de CO₂ ;
- les impacts sur la capacité des réseaux, la congestion et la sécurité routière sont discutables, des phénomènes avec des effets contradictoires étant à l'œuvre.

L'expérimentation d'une telle mesure par certains transporteurs et/ou sur certains tronçons routiers est à recommander.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre par des mesures permettant une meilleure circulation routière est difficile à quantifier, en particulier parce que la situation de référence pour un éventuel calcul est difficile à décrire (situation initiale parfois déjà dégradée, ou bien induction de trafic liée à la mesure...). Mais ces mesures permettent d'atteindre d'autres objectifs, en termes de qualité de service et cadre de vie, pouvant justifier leur mise en œuvre. Elles doivent donc être intégrées à la réflexion sur une politique des transports cohérente et efficace.

3.7. L'optimisation de l'organisation du transport présente un potentiel de réduction des émissions de CO₂ important

L'amélioration de la logistique du transport représente un levier puissant pour modifier le volume du trafic et réduire les émissions de CO₂ des camions. On peut imaginer plusieurs niveaux d'actions :

- des campagnes d'information afin que les entreprises s'engagent spontanément à améliorer leurs performances ;
- des mesures réglementaires leur imposant tel type de comportement, d'outil ou de procédure ;
- des incitations fiscales. Une augmentation des coûts de transport plus forte que celle des autres coûts de production peut avoir une incidence profonde sur l'organisation de la logistique des transports de marchandises.

Un des facteurs les plus influents sur la consommation des véhicules est **leur mode d'utilisation**. Un poids lourd de 40 tonnes qui consomme dans des

conditions fluides de circulation, à 75 km/h, 3,4 litres sur 10 km, consommation en situation de congestion moyenne (1 ralentissement/400 m en moyenne) 16 litres sur 10 km et en situation de congestion forte (1 arrêt/100 m en moyenne) 36 litres sur 10 km, soit plus de 10 fois plus ! La formation à une conduite apaisée et une adaptation aux situations perturbées est donc fondamentale pour les transporteurs routiers.

L'utilisation des nouvelles technologies devrait permettre une grande amélioration de la conduite écologique, par l'installation d'appareils dans les véhicules indiquant au conducteur le régime, les modes d'accélération et de décélération optimaux pour la consommation et les émissions du poids lourd. Des accords volontaires ou des incitations fiscales peuvent favoriser l'installation de ces outils de nouvelle technologie. Même s'ils sont coûteux, le bilan de l'installation de tels dispositifs pour le transporteur serait probablement positif au vu des économies réalisables.

Une étude britannique arrive à la conclusion qu'il serait possible de réduire les émissions de CO₂ de 10 % si les parcs exploités à un niveau d'intensité énergétique inférieur à la moyenne pouvaient atteindre cette moyenne.

Aux États-Unis, quelque 150 transporteurs, 25 chargeurs et 7 transporteurs/chargeurs ont adhéré au partenariat « Smartway Transport Partnership ». Ce programme les incite, en les y aidant et en échange de l'attribution d'un label « Smartway » affirmant la qualité de « maître écologiste » du transporteur ou chargeur qui l'arbore, à mesurer leurs performances environnementales, à se fixer des objectifs en matière d'amélioration de ces performances, à élaborer un plan d'action pour atteindre ces objectifs et faire annuellement rapport à l'Agence pour la protection de l'environnement sur l'état de réalisation de ce plan. La réduction des émissions de CO₂ induite par le programme devrait être considérable : 33 à 66 millions de tonnes de CO₂ escomptés pour 2010.

Sur le même principe, en France (ou au niveau européen), on pourrait imaginer **la création d'un label « Transport écologique » pour les transporteurs et/ou les chargeurs**. À la différence du label présenté précédemment s'appliquant sur les produits, celui-ci pourrait être attribué aux chargeurs et/ou transporteurs qui s'engageraient sur un ensemble de mesures d'amélioration de leurs performances écologiques et pourrait être géré par l'ADEME. Ce label pourrait, à l'image des plans de déplacements urbains (PDU) pour les agglomérations urbaines, conditionner l'attribution d'aides aux acteurs concernés.

Enfin, la politique d'**amélioration de l'information grâce aux nouvelles technologies de l'information** est une autre mesure portant sur l'organisation des transports. Les logiciels de planification des itinéraires et de guidage capables de tracer les itinéraires les plus rationnels sont de plus en plus fréquemment utilisés dans les transports tant de voyageurs que de marchandises. En améliorant ces systèmes et en incitant à leur installation et à leur utilisation (par des voies réglementaires, fiscales...), les déplacements (en particulier les tournées de

livraison) devraient pouvoir être optimisés, ce qui permettrait d'éviter les activités de transport superflues, c'est-à-dire les itinéraires non optimisés, mais aussi les trajets à vide.

Par exemple, les statistiques du ministère britannique des Transports révèlent que le pourcentage du kilométrage total des camions représenté par les déplacements à vide est tombé de 34 % en 1973 à 26 % en 2001. Une étude récente (McKinnon, Ge et McClelland, 2004) a analysé les possibilités de réduction des retours à vide dans la chaîne britannique d'approvisionnement en produits alimentaires. Les auteurs montrent qu'une simple mise en concordance des origines et des destinations permettrait de réduire les kilométrages parcourus à vide de 13,7 % supplémentaires, sous réserve que cette réduction serait tempérée par des facteurs tels que la compatibilité des véhicules, leur capacité et les horaires d'utilisation.

En France, le groupe Casino a mis en place un système de « tracking » permettant à sa filiale logistique et à ses prestataires d'optimiser le transport des marchandises à chaque étape, en recherchant l'amélioration du coefficient de remplissage des camions. En 2005, ces mesures ont permis d'économiser plus de 4,3 millions de kilomètres, soit environ 4 000 tonnes de CO₂ évitées. La poursuite de l'équipement des flottes par ce genre de système devrait permettre de renforcer ces efforts.

3.8. Le secteur de la logistique urbaine possède de fortes marges de progrès

Des efforts doivent être portés sur l'amélioration de la **logistique urbaine**. Des gisements de progrès concernant les livraisons et notamment les VUL peuvent certainement être trouvés dans l'augmentation de la taille des lots, l'incitation à une gestion différente des stocks et du nombre de livraisons, l'augmentation de la taille des véhicules...

40 % des émissions dues aux transports terrestres proviennent de la circulation urbaine, alors que celle-ci ne représente qu'un quart de la circulation nationale totale. C'est donc un secteur sur lequel il faut agir absolument. Les mesures mises en œuvre et les progrès d'amélioration de l'impact environnemental présentent un potentiel important de réduction des émissions globale.

Au sein de cette circulation urbaine, 36 % des émissions émanent du transport de marchandises en ville (au sens large, en y incluant les déplacements des particuliers pour achats) et 25 % du transport de marchandises professionnel. Ces 25 % se partagent en 17 % d'émissions dues aux véhicules utilitaires légers et 8 % aux poids lourds. Il faut donc agir à la fois sur ces deux types de véhicules, qui représentent une part importante des émissions.

Le tableau n° 93 présente les efficacités énergétiques et les émissions de CO₂ selon les types de véhicules et un cas usuel de chargement, en milieu urbain.

Tableau n° 93

Comparaison des impacts environnementaux de différents types de transport de marchandises en ville (cas usuels de véhicules et de chargements)

Type de transport	Efficacité énergétique en gep/t-km	Consommation d'espace en m ² *h/tonne livrée (trajet de 10 km)
PL (CU 19 t) chargé à 10 t	18	31
PL (CU 12 t) chargé à 6 t	34	31,25
VUL (CU 3,5 t) chargé à 0,5 t	208	156
VUL (CU < 3,5 t) chargé à 100 kg	695	355
VL chargé à 30 kg	2 545	1 050
Moto chargée à 5 kg	6 651	4 040
Scoter chargé à 1 kg	24 523	15 150

Source : ADEME, IMPACT 2000, parc 2000, hypothèses de vitesse 30 km/h

On constate que le niveau d'efficacité énergétique et d'émissions varie énormément d'un véhicule à l'autre. Certaines mesures d'optimisation de la logistique présentées précédemment, notamment l'instauration d'un label de transport écologique, et surtout l'utilisation de systèmes d'information permettant d'optimiser les transports, sont particulièrement pertinentes en milieu urbain. On pourrait imaginer des systèmes d'information utilisés par les transporteurs permettant d'optimiser le choix des véhicules dans l'objectif de minimiser les émissions de CO₂ du transport global. Dans certains cas en effet, le tableau fait apparaître qu'un poids lourd peut être plus efficace environnementalement que plusieurs véhicules utilitaires légers.

Plus précisément, les tableaux n° 94 et 95 présentent les impacts environnementaux dans plusieurs cas de livraison ou d'approvisionnement : livraison en trace directe comparée à une tournée de livraison, et approvisionnement dans un hypermarché comparé à un approvisionnement dans un supermarché avec ou sans livraison.

Tableau n° 94

Comparaison des impacts environnementaux de différents types de livraisons

Scénarios ¹	Consommation	Émissions de CO ₂	Surface consommée	Émissions de polluants	Équivalent bruit
Livraison en trace directe	21,2 kep	79,2 kg	1 972 m ² .h	1,2 kg	12 voitures
Tournée de livraison	6 kep	18,9 kg	717 m ² .h	0,3 kg	10 voitures

(1) Hypothèses : l'entrepôt est situé à 10 km de l'espace de livraison. Celui-ci est composé de 12 points de livraison répartis sur 5 km. La livraison en trace directe se fait avec 12 véhicules de 500 kg, la tournée de livraison s'effectue avec un poids lourd de 6 tonnes.

Source : « Marchandises en ville, Transport et logistique », présentation du LET réalisée lors des « Journées de la DRAST », juin 2004

Tableau n° 95
Comparaison des impacts environnementaux de différents types
d'approvisionnement des ménages

Scénarios	Consommation	Émissions de CO ₂	Surface consommée	Émissions de polluants	Équivalent bruit
Hypermarché de périphérie ¹	139 kep	940 kg	12 300 m ² .h	38 kg	200 voitures
Supermarché de proximité ²	4 kep	12,7 kg	760 m ² .h	0,2 kg	10 voitures
Supermarché de proximité avec livraison à domicile ³	19 kep	68 kg	1 305 m ² .h	1,9 kg	35 voitures

(1) Hypothèses : l'hypermarché est situé à 10 km du domicile. Le ménage s'y rend en véhicule particulier et rapporte 30 kg de courses.

(2) Hypothèses : le supermarché est situé à 500 m du domicile. Le ménage s'y rend cinq fois à pied et rapporte 6 kg de courses. le supermarché s'est fait livrer depuis l'entrepôt situé à 10 km par un poids lourd.

(3) Hypothèses : le supermarché est situé à 500 m du domicile. Le supermarché s'est fait livrer depuis l'entrepôt situé à 10 km par un poids lourd. La livraison à domicile est effectuée par une tournée de VUL livrant huit clients, à raison de 30 kg de courses par client.

Source : « *Marchandises en ville, Transport et logistique* », présentation du LET réalisée lors des « Journées de la DRAST », juin 2004

Le mode de livraison et d'approvisionnement est donc déterminant dans l'impact environnemental du transport. Pour modifier les comportements et les mauvaises pratiques, il faudrait sans doute mettre en place à la fois :

- des mesures de sensibilisation à destination de la population (de type label « Transport écologique » présenté précédemment, ou des campagnes d'information sur l'impact des choix d'approvisionnement) ;
- des mesures réglementaires ou d'incitation fiscale pour amener les transporteurs à optimiser leurs tournées de livraison ;
- des mesures réglementaires ou d'incitation fiscale pour que les surfaces de vente gèrent leurs propres livraisons et leurs stocks de façon optimisée.

Il faut noter que pour toutes ces mesures concernant la circulation et la logistique urbaines, les collectivités locales jouent un rôle majeur dans la réflexion, le choix des mesures et leur mise en œuvre. Un bel exemple est proposé par la Mairie de Paris, en partenariat avec l'enseigne Monoprix et la SNCF. Depuis le mois de novembre 2007, l'approvisionnement des Monoprix de Paris s'effectue par des poids lourds roulant au gaz naturel, depuis une halle de fret ferroviaire (de 10 000 m², située dans le XII^e arrondissement), elle-même approvisionnée par mode ferroviaire depuis le centre de logistique de l'enseigne de distribution située en Seine-et-Marne, grâce à une vingtaine de wagons quotidiens acheminés par la SNCF. Cette liaison ferroviaire devrait transporter l'équivalent de 120 000 tonnes de marchandises, soit plus de 6 000 camions. Selon l'ADEME, ce système de distribution devrait permettre de réduire de 75 % les émissions de CO₂ par rapport à l'ancien système de transport tout routier.

Cet exemple s'inscrit dans le cadre de la « charte de bonnes pratiques des transports et des livraisons de marchandises dans Paris » signée le 28 juin 2006 entre les élus de la capitale et les acteurs économiques. La Mairie de Paris a ainsi initié un certain nombre de systèmes novateurs de distribution pour diversifier

le système de transport de marchandises dans la capitale. On peut citer par exemple l'utilisation de véhicules fonctionnant au biocarburant pour livrer les 65 restaurants McDonald's sur Paris (société LR Services), ou encore l'équipement du transporteur UPS en camionnettes GNV pour effectuer ses livraisons et ses enlèvements de fret express dans Paris.

Ainsi, grâce aux efforts conjugués d'une entreprise et d'une collectivité locale, et au prix d'investissements matériels (par exemple la halle de fret ferroviaire dans laquelle la Mairie de Paris a investi 10,5 millions d'euros et les flottes de véhicules au gaz naturel, celle de Monoprix représentant la première flotte française privée de véhicules GNV de distribution), les systèmes de livraison et de distribution peuvent être entièrement revus pour aboutir à une réduction très importante des émissions de CO₂.

Dans le domaine de la logistique urbaine, l'accent doit être mis sur :

- le soutien des expérimentations urbaines (plates-formes logistiques, véhicules propres de distribution) afin d'aider les acteurs à trouver un modèle économique viable permettant à ces expérimentations de se développer ;
- l'urbanisme commercial favorisant la réduction des déplacements des consommateurs et l'optimisation des livraisons : développement des commerces en centre-ville, desserte d'hypermarchés en transports collectifs, etc. ;
- le ménagement d'espaces logistiques en ville.

Les gisements de gains sont sans doute importants, et une estimation de l'INRETS propose un potentiel de gain de réduction des émissions urbaines de marchandises de l'ordre de 10 % à 20 % d'ici à 2020 grâce à des mesures de type aménagement urbain commercial, soit environ 3 % de réduction des émissions du transport routier de marchandises.

Chapitre 3

Les moyens politiques permettant d'atteindre une réduction des émissions de CO₂

Parmi les mesures analysées précédemment permettant une réduction des émissions de CO₂, certaines nécessitent des moyens politiques. De quels moyens dispose la puissance publique pour assurer leur mise en œuvre effective ? Il faut noter que les mesures présentées ne peuvent pas toutes être décidées ou mises en œuvre selon les mêmes modalités. Certaines ne peuvent se réaliser sans une décision au niveau européen ; pour d'autres, une harmonisation européenne serait préférable afin d'éviter toute distorsion de concurrence ; d'autres encore nécessitent une adhésion forte du secteur des entreprises routières ; enfin, certaines mesures peuvent se prendre au niveau national.

1. Les normes réglementaires et accords volontaires

Les normes réglementaires et accords volontaires représentent des moyens d'action efficaces pour un certain nombre de mesures de réduction des émissions, notamment celles qui concernent directement **les technologies des véhicules** (présentées dans le chapitre 2, section 3). Ainsi, ce sont les moyens d'action privilégiés pour l'application des mesures citées précédemment concernant l'installation de composants spécifiques permettant de réduire la consommation du véhicule, ou de systèmes d'information visant à optimiser la conduite et le trajet effectué. L'incitation à l'utilisation des biocarburants s'insère également dans ce même schéma. L'application de ces mesures pourrait passer par des accords volontaires dans un premier temps. Si ceux-ci ne sont pas assez incitatifs pour l'installation de composants, de nouvelles technologies et l'utilisation des biocarburants, alors l'étape réglementaire devra être adoptée.

Les poids lourds sont soumis à **des normes réglementaires en matière de pollution**, mais celles-ci ne concernent pas les émissions de CO₂. L'adoption de normes réglementaires devrait être étendue aux émissions de CO₂. Les normes devraient en outre concerner tous types de véhicules routiers : véhicules

légers, véhicules utilitaires légers et poids lourds. Les normes réglementaires et volontaires doivent être progressivement renforcées pour pouvoir continuer à jouer leur rôle de moteur du progrès technique.

Les émissions de véhicules légers, elles, sont limitées selon les engagements des constructeurs avec des « **accords volontaires** ». Mais ces accords ne concernent pas les véhicules utilitaires, alors que leur efficacité énergétique et environnementale est bien moins bonne, et que le parc de VUL est en forte croissance, notamment auprès des particuliers. Il semble que ces dispositifs d'accords volontaires avec les constructeurs devraient être poursuivis et étendus, voire amplifiés. Ils devraient concerner également les émissions de CO₂ et s'appliquer aux véhicules utilitaires légers.

Il faut enfin renforcer ce cadre volontaire en rentrant dans **un cadre législatif au niveau européen**. Dans sa communication du 7 février 2007 sur les « Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO₂ des voitures et véhicules commerciaux légers », la Commission européenne rappelle que les améliorations du rendement énergétique peuvent être obtenues par des accords volontaires permettant de partager les coûts de production entre les consommateurs et les constructeurs.

Une autre possibilité consiste à adopter des mesures fiscales pour inciter les consommateurs à choisir des voitures économes en carburant.

La Commission annonce également qu'elle proposera un cadre législatif au plus tard d'ici à mi-2008 centré sur des réductions obligatoires des émissions de CO₂ pour atteindre l'objectif de 130 gCO₂/km pour la moyenne du parc des voitures neuves par le biais d'améliorations technologiques sur les moteurs. D'autres améliorations technologiques et un usage accru des biocarburants devraient permettre une réduction supplémentaire.

La communication cite explicitement comme autres améliorations celle du rendement énergétique des véhicules utilitaires légers avec pour objectif d'atteindre 175 gCO₂/km d'ici à 2012 et 160 gCO₂/km d'ici à 2015. La Commission indique également qu'elle adoptera en 2007 une proposition modifiée visant à améliorer l'efficacité de la directive 1999/94/CE concernant la fourniture d'informations sur la consommation de carburant des voitures particulières. Cette proposition aura notamment pour objet d'étendre le champ d'application des dispositions en matière d'étiquetage aux véhicules utilitaires légers.

2. Les systèmes de taxation du carbone et des carburants

On a vu précédemment que modifier le coût du transport est particulièrement incitatif et efficace pour modifier le volume du transport et donc celui des émissions. Les mesures en ce sens nécessitent toutes une décision politique. Selon la CEMT,

les mesures de taxation du carbone et des carburants sont particulièrement efficaces pour réduire les émissions de CO₂ du secteur des transports.

Les mesures fiscales peuvent s'avérer efficaces afin d'inciter les transporteurs à installer des composants plus économes en matière de consommation, ou bien des carburants alternatifs. Pour éviter toute distorsion de concurrence, les mesures fiscales doivent être décidées, et mises en œuvre, au niveau européen. On peut ainsi imaginer des solutions fiscales pour l'ensemble des mesures d'amélioration des performances du secteur routier (aussi bien techniques qu'organisationnelles) qui ont été présentées dans le chapitre 2, section 3 : réductions fiscales accordées aux transporteurs installant les composants les plus efficaces, utilisant les nouvelles technologies pour optimiser les trajets et la conduite, respectant un certain nombre de règles pour obtenir un label « Chargeur/transporteur écologique », s'équipant de véhicules plus performants, voire hybrides ou électriques en milieu urbain, ou encore utilisant des carburants moins émetteurs de CO₂.

Les mesures fiscales peuvent également être utilisées pour orienter les acteurs en amont du transport, dans le domaine de l'organisation logistique, en particulier pour inciter les surfaces de vente à modifier leurs pratiques de stockage ou à écouler des produits de label « Transport écologique ».

La taxation des carburants est un instrument adapté à l'objectif de réduction des émissions de gaz à effet de serre puisqu'il est directement lié à la consommation des carburants. Pour le transport routier de marchandises, il faut noter que l'outil de taxation peut rencontrer des limites avec le développement du trafic international. En effet, l'augmentation de la taille des réservoirs et les écarts de taxation du carburant de part et d'autre des frontières entraînent une « fuite des véhicules », qui vont s'approvisionner dans les pays voisins de celui où ils circulent effectivement. Les outils de taxation doivent donc être étudiés au niveau européen afin d'être le plus efficace possible et d'éviter toute distorsion de concurrence et tout détournement fiscal.

L'Union européenne encadre la taxation de carburant avec un texte de cadrage général (directive sur la taxation des produits énergétiques 2003/96/CE approuvée en 2003) fixant les grands principes, notamment :

- possibilité offerte aux États de mettre en place un carburant professionnel, taxé différemment ;
- principe de meilleure harmonisation des taux d'accise, en relevant le minimum communautaire et en fixant des taux minimaux pour certains États.

La proposition de la Commission de février 2007 précédemment citée prévoit une harmonisation des taux d'accise sur les carburants consistant à relever les taux minimaux et à permettre aux pays comme la France où ces taux sont très élevés de les baisser en les compensant par une mise en place de redevances kilométriques. Ce n'est que dans un second temps que la Commission pourra intégrer à ces taux d'accise une taxe carbone.

Une hausse de la TIPP ou l'instauration d'une taxe carbone spécifique ne peuvent donc pas être envisagées à court terme, du moins pas au niveau national sans décision européenne. C'est plutôt une baisse de la TIPP compensée par une

mesure de tarification de l'infrastructure routière que l'Europe semble proposer dans un premier temps. Néanmoins, une plus grande prise en compte des émissions de gaz à effet de serre dans la taxation des carburants pourra être envisagée après uniformisation européenne des taux d'accise sur les carburants.

Parmi les mesures de taxation, une idée commence à émerger : celle de l'intégration du secteur du transport routier de marchandises dans un système de marché de droits d'émissions. Si l'on compare les outils de marché de droits à polluer et les taxes, l'outil du marché de permis assure l'obtention de l'objectif quantitatif de réduction des émissions sans garantie sur le niveau des coûts marginaux effectifs de cette réduction, tandis que l'outil de taxation permet de contrôler le coût de réduction des émissions sans en contrôler le niveau quantitatif. L'intérêt principal du marché de droits d'émissions est donc de concentrer les efforts de réduction des émissions là où ils sont le moins coûteux, tout en contrôlant le niveau global des émissions.

Un marché de quotas européens (« Emission Trading System », ETS) a été mis en place en Europe pour les installations fixes industrielles et énergétiques en janvier 2005. Il s'agit du premier système international d'échange de droits d'émissions de CO₂ dans le monde. Il couvre environ 11 400 installations, qui sont à l'origine de près de la moitié des émissions de CO₂ en Europe (2,17 milliards de quotas ont été alloués annuellement pour la période 2005-2007).

Le transport ne fait pas partie aujourd'hui de ce système de marché de droits d'émissions. Un premier pas a été franchi avec la directive européenne du 20 décembre 2006 proposant l'inclusion du transport aérien dans ce marché de quotas. La réflexion se poursuit aujourd'hui avec l'analyse de la transposition de cette approche au secteur du transport de marchandises, puisque la réalisation d'une étude de faisabilité pour un marché de quotas de CO₂ qui serait applicable au secteur du transport de fret figure parmi les mesures retenues lors de l'actualisation 2008-2012 du Plan Climat en décembre 2006.

Un dispositif de ce type ne peut bien évidemment être développé qu'à l'échelle européenne pour éviter des distorsions de concurrence entre entreprises. Par ailleurs, des arguments similaires plaident en faveur d'une couverture de l'ensemble des modes de transport de marchandises en concurrence (route, fer, voie d'eau, cabotage maritime, aérien).

La mise en œuvre de ce mécanisme impose de préciser un grand nombre de points :

- identification des acteurs économiques soumis au dispositif ;
- allocation initiale ;
- modalités de calcul, de suivi et de contrôle des émissions ;
- sanctions en cas de non-respect ;
- durée des périodes d'engagement ;
- organe de gestion des quotas.

Le Laboratoire d'économie des transports (LET) propose des modalités pour ces différents aspects de la mise en œuvre du système de permis. Le rapport du ministère des Transports (dit « rapport Bureau ») reprend l'essentiel de ces propositions.

Le premier point présente déjà des difficultés. Dans le secteur du transport routier de marchandises, en effet, on identifie trois types d'acteurs : les chargeurs ou donneurs d'ordre, les commissionnaires ou organisateurs de transport et les transporteurs. Les décisions de transport étant prises à différents niveaux au sein de la chaîne d'acteurs, le LET propose d'impliquer à la fois les chargeurs et les transporteurs dans le cadre d'un dispositif dual : les quotas seraient attribués aux chargeurs, alors que les acteurs contraints seraient les transporteurs, qui récupéreraient les quotas dont ils ont besoin auprès des chargeurs. Les chargeurs cédant les quotas aux transporteurs, on peut se demander pourquoi les transporteurs n'achèteraient pas directement les quotas dont ils ont besoin. L'objectif est d'inclure dans le dispositif les donneurs d'ordre qui ont un pouvoir de décision déterminant sur la chaîne de transports afin de les conduire à se préoccuper directement des émissions de CO₂. Cependant, un dispositif ciblant les seuls chargeurs serait plus difficile à mettre en œuvre : le dispositif d'allocation initiale serait en effet complexe, compte tenu de la variété des situations des chargeurs d'une part, et de leur grand nombre d'autre part (300 000 si l'on compte les seules entreprises industrielles). Enfin, la mesure précise des émissions dont un chargeur serait indirectement responsable entraînerait probablement des calculs et estimations complexes. C'est pourquoi appliquer le dispositif aux transporteurs semble plus réaliste ; en outre, ce choix serait plus cohérent avec celui fait dans le cadre de l'ETS incluant les producteurs d'électricité et non les entreprises industrielles consommatrices.

L'attribution initiale des quotas pourrait s'opérer par vente aux enchères, et le débit des quotas pourrait se faire directement à la pompe au moment du remplissage de la cuve par un dispositif de contrôle par carte à puce. La solution alternative consisterait à utiliser plus en amont les systèmes de restitution d'accises au niveau des raffineurs et distributeurs.

Les conditions pour intégrer au système les autres modes devront être précisées (quel serait notamment le moyen de comptabilisation concurrente du CO₂ dans les entreprises ferroviaires selon la provenance de l'électricité qu'elles achètent ?).

Les modalités de mise en œuvre qui seraient préférables pour un tel dispositif ne sont donc pas définies : nombre d'entre elles posent question et plusieurs alternatives sont encore envisagées, signe de la complexité du dispositif dans le cas du transport routier de marchandises.

Le sujet de l'intégration du transport routier de marchandises dans un marché de droits d'émissions fait donc débat. Les avis divergent sur l'intérêt, les avantages et les inconvénients d'un tel outil. Il faut noter en effet que :

- le secteur du transport routier de marchandises pour compte d'autrui représente environ 40 000 entreprises : c'est donc un secteur faiblement concentré, avec une grande majorité d'entreprises de petite ou très petite taille. Les coûts de gestion du dispositif risquent d'être relativement élevés ;

- l'attribution de quotas aux chargeurs qui les réalloueraient aux transporteurs sans les utiliser eux-mêmes serait à peu près équivalente à une taxation dans sa forme, le chargeur n'étant pas le destinataire final des permis ;
- la situation initiale dans le cas du transport routier de marchandises n'est pas la même que celle du secteur aérien : une fiscalité préexiste au travers de la TIPP. Cette préexistence donne avantage à l'instrument fiscal par rapport à la mise en place d'un nouveau système.

Le rapport du ministère des Transports conclut tout de même que l'élargissement du marché européen de quotas CO₂ au transport de fret constitue une option possible. Les arguments en faveur du recours à un tel marché sont pour l'essentiel de nature institutionnelle, dans un contexte où la forte exposition à la concurrence des transports de marchandises nécessite impérativement de trouver des solutions harmonisées au niveau communautaire.

Les marchés de permis d'émissions

L'intégration du marché de fret dans un marché de droits d'émissions est présentée dans ce rapport comme l'une des mesures visant à modifier le prix du transport et à internaliser les coûts externes du transport de marchandises. Le décideur politique dispose ainsi d'un ensemble de moyens variés lui permettant de modifier le signal-prix du transport afin de mieux orienter les décisions de l'ensemble des acteurs de la chaîne de transport pour réduire les émissions de CO₂ liées au transport tout en minimisant les coûts pour l'économie nationale : une taxe spécifique sur le carbone, la hausse de la TIPP, une redevance liée à l'usage de l'infrastructure routière, une modulation des péages en fonction des émissions de gaz à effet de serre, etc.

L'intégration du transport de marchandises dans un système de permis d'émissions est l'une de ces mesures. Jusqu'ici, la fiscalité a été considérée comme le moyen le plus adapté pour traiter le problème des émissions dans le secteur des transports. Aujourd'hui, la réflexion sur l'intégration du transport aérien dans le système de quotas d'émissions européen ETS (« Emission Trading System », mis en place pour les installations fixes industrielles et énergétiques en janvier 2005) fait de l'intégration du transport terrestre de marchandises une étape suivante possible, et replace donc la question de l'instauration d'un marché de droits d'émissions pour le fret au centre des réflexions sur les émissions du secteur des transports.

Il est donc particulièrement important de se pencher non seulement sur l'intérêt théorique de cette solution, mais aussi sur ses caractéristiques opérationnelles. Il s'agit de plafonner la quantité globale d'émissions du périmètre fixé (à déterminer précisément) et d'attribuer, gratuitement ou non, une quantité initiale de quotas d'émissions à chacun des émetteurs puis de leur permettre d'échanger ces droits d'émissions en leur demandant de restituer, à la fin d'une période, autant de quotas que d'émissions réalisées.

Les questions posées sont de plusieurs ordres :

- technique et opérationnel, pour la mise en place effective du système ;
- politique, du fait des questions de redistribution et de compétitivité internationale ;
- économique, concernant l'efficacité de cet outil ainsi que les avantages et inconvénients par rapport à un outil plus classique de taxation.

Il convient de bien différencier ces types d'enjeux.

■ Les enjeux techniques et opérationnels sont exposés dans ce rapport : il s'agit de déterminer les acteurs économiques soumis au dispositif (sans parler de la sous-traitance en cascade), les modalités d'attribution des quotas initiaux, le niveau de quotas distribués, les modes de calcul, de suivi et de contrôle, le dispositif de sanctions en cas de non-respect, etc. Tous ces éléments doivent être étudiés attentivement, sachant que le fonctionnement actuel de l'ETS et la réflexion sur l'intégration du transport aérien peuvent donner de premiers éléments d'analyse et de retour d'expérience.

La complexité de mise en place et le coût de gestion administrative d'un tel système représentent l'inconvénient majeur de cette solution.

■ Les enjeux politiques ne sont pas spécifiques à la solution du marché de droits d'émissions, mais sont communs à tous les outils jouant sur le prix du transport.

■ Les enjeux économiques se mesurent par la comparaison de l'outil du marché de droits avec celui d'une taxe. Une taxe introduit un correctif dans le prix du marché, et laisse l'équilibre des quantités d'émissions s'établir. Le système des permis négociables, lui, fixe un repère quantitatif sur le volume d'émissions, et laisse le prix du marché se former (prix qui devrait refléter ainsi la sévérité de la contrainte quantitative imposée). Il garantit donc l'atteinte de l'objectif quantitatif fixé sans connaître le prix auquel cet équilibre se réalise, alors qu'à l'inverse, une taxe permet de contrôler le prix sans contrôler le niveau global des émissions. Le système des permis permet ainsi de concentrer les efforts de réduction des émissions là où ils sont le moins coûteux, c'est-à-dire d'optimiser les coûts de dépollution, puisque c'est le marché, et donc l'offre et la demande, qui fixe le prix du carbone. Mais il présente un risque sur le coût de réduction des émissions. Cet outil s'avère plus pertinent qu'un système de taxe si l'objectif primordial est d'atteindre des quotas de réduction, alors que la taxe est plus adaptée si l'objectif principal est d'introduire un signal-prix pour engager une dynamique de réduction ou de dégager des fonds pour financer d'autres politiques.

La mise en place d'un marché de permis d'émissions nécessite une véritable réflexion préalable sur l'objectif principal recherché par la politique des transports.

Dans un premier temps, on peut imaginer qu'un marché de droits pourrait être accompagné d'un système de taxation, la superposition des deux instruments permettant au mieux d'atteindre les objectifs recherchés, et d'ajuster les niveaux de l'un et de l'autre dans une phase de mise en œuvre, avant éventuellement

de poursuivre uniquement avec l'un des deux outils. Cependant, cette solution mixte n'améliore pas la simplicité et la lisibilité d'un tel système.

Enfin, on peut rappeler que l'outil de taxation utilisé aujourd'hui (la TIPP, qui existait bien avant les préoccupations actuelles de changement climatique), outre les problèmes d'harmonisation européenne encore non réglés, n'est pas spécifiquement conçu comme un outil visant à internaliser le problème des émissions de CO₂ : une efficacité économique optimale nécessiterait la création d'une taxe spécifique carbone.

Ces quelques éléments doivent permettre de poser le problème de façon claire, en rappelant que :

- ce système offre une visibilité optimale sur les enjeux et les objectifs affichés en termes de réduction des émissions de CO₂ ;
- une décision sur la mise en place d'un système de quotas négociables peut être traitée assez rapidement au niveau européen (contrairement aux questions liées à la fiscalité) ;
- la mise en place d'un tel marché nécessite une réflexion sur l'objectif recherché, notamment sur l'objectif chiffré de réduction, et sur le niveau de souplesse que l'on souhaite laisser au marché ;
- la mise en œuvre d'un tel système peut s'avérer compliquée et coûteuse, et nécessite encore des études précises quant à sa faisabilité.

Notons enfin qu'en cas de mise en place d'un marché de droits d'émissions restrictif, le montant global des émissions du transport routier de marchandises serait régulé : la réduction en termes d'émissions de CO₂ pourrait donc aller bien au-delà des 2 % de réduction envisagés par le rapport de la CEMT déjà cité.

Ultime remarque : le renchérissement du transport routier de marchandises n'aura pas les mêmes effets sur l'ensemble du territoire. Les entreprises chargeuses implantées dans des corridors disposant de solutions alternatives (cabotage maritime, fleuve ou chemin de fer) pourront y trouver une économie de coût de transport, tandis que les régions uniquement desservies par la route seront comparativement pénalisées et verront leur développement économique freiné si des mesures compensatrices ne sont pas recherchées.

La Commission européenne laisse entendre qu'une solution pour la France, qui possède un niveau de TIPP élevé, pourrait passer par l'instauration d'une tarification de l'usage de l'infrastructure, autre type d'outil dont dispose la puissance publique pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

3. Les systèmes de péages et de redevances

Le prix de transport fait traditionnellement partie des outils permettant de gérer la demande de transport, puisque le montant et les modalités de perception des taxes frappant les transports exercent une influence sur le développement du trafic. Outre les systèmes de taxation et de fiscalité qui touchent aux carburants, le prix du transport peut être modifié par des systèmes de péages et redevances portant sur l'infrastructure routière (mesures présentées dans le chapitre 2, section 1.). Leur intérêt, par rapport aux mesures fiscales, est de permettre une modulation spatiale et temporelle du coût du transport. Ces mesures nécessitent une volonté politique forte pour leur mise en œuvre.

Plusieurs pays européens ont instauré **des systèmes de tarification de l'infrastructure routière** touchant l'ensemble des poids lourds circulant sur leur réseau national.

L'Allemagne considère que son système électronique LKW Maut de perception des péages dus par les camions circulant sur autoroute mis en place en janvier 2005 réduira les émissions de CO₂ de 5 millions de tonnes par an dès 2007, soit deux ans après son instauration.

La Suisse a réussi à arrêter l'augmentation du nombre de poids lourds traversant les Alpes suisses en instaurant en 2001 une redevance sur le trafic des poids lourds, qu'elle a combinée avec un relèvement du poids total en charge autorisé de ces véhicules, l'octroi de subventions au transport de marchandises par chemin de fer et l'affectation du produit de cette redevance à la réalisation d'investissements en infrastructures. Cet ensemble de mesures a permis de réduire les émissions de CO₂ à un point tel qu'elles devraient être inférieures en 2007 de 6 % à 8 % à ce qu'elles auraient été avec l'ancien système.

En France, la réflexion autour d'un tel système de tarification de l'infrastructure routière suppose de prendre en considération le fait que les véhicules sont déjà soumis à une tarification sur les autoroutes concédées. Les autoroutes représentent moins de 1 % de la longueur totale du réseau routier en France, mais supportent 14 % de la circulation routière totale. Il s'agirait également de prendre en compte les fortes disparités spatiales du territoire : une tarification optimale ne pourrait tarifier de la même façon les grands corridors de transport, les zones urbaines ou périurbaines, les zones plus isolées, les couloirs sur lesquels une alternative modale existe... Enfin, pour être incitative et efficace, une tarification devrait être modulée selon l'efficacité énergétique et le niveau d'émissions du véhicule.

La directive « Eurovignette » 2006/38/CE, approuvée en 2006, ne permet pas, à ce stade, d'inclure immédiatement les coûts externes environnementaux dans les péages. Elle permet cependant une modulation en fonction des émissions polluantes, mais la variation doit être proportionnelle à l'objectif poursuivi, transparente et non discriminatoire et ne doit pas viser à générer des recettes de péage supplémentaires. La modulation doit donc s'effectuer à recette

constante. Les taux de péage peuvent varier (du simple au double) en fonction de la classe d'émission « Euro » du véhicule (mesurant le degré de pollution mais pas d'émissions de CO₂), du moment de la journée ou encore du type de jour ou de la saison. En outre, elle permet des « surpéages » dans les zones montagneuses sensibles. Elle limite donc globalement les marges de manœuvre pour un éventuel péage kilométrique poids lourds ciblé sur la couverture des effets externes des circulations.

Le rapport Beltoise, *Modulation des tarifs des péages d'autoroute en faveur des véhicules propres* (février 2007), propose de **moduler les tarifications des péages autoroutiers** en fonction de l'impact environnemental du véhicule. Pour les poids lourds, cette modulation se baserait sur le niveau « Euro » du véhicule, celui-ci étant le seul indicateur environnemental dont nous disposons facilement. Mais il n'intègre pas le degré d'émissions du véhicule, puisqu'un tel indicateur est bien plus compliqué à connaître (les émissions des véhicules varient fortement selon leur taux de chargement). Un travail préalable pourrait donc consister en une réflexion sur l'affichage pour les poids lourds d'une efficacité énergétique ou efficacité en termes d'émissions de CO₂. Un tel indicateur serait fourni par le constructeur du véhicule, en émissions de CO₂ par tonne transportée. Il permettrait une modulation des péages, ou plus généralement de la tarification routière, incitative et efficace en termes d'émissions de CO₂.

Enfin, outre la tarification de l'infrastructure, on peut imaginer **une modulation de la taxe à l'essieu** acquittée par les transporteurs routiers. Cette modulation prendrait en compte le niveau d'émissions de gaz à effet de serre du véhicule, incitant ainsi à l'acquisition de véhicules plus performants. Ceci devrait concerner à la fois les véhicules utilitaires légers et les poids lourds.

Cette mesure pourrait prendre la forme d'une modulation de la taxe existante, ou d'une surtaxe pour les véhicules les moins performants, payée annuellement.

Notons que l'ensemble des mesures visant à augmenter le coût du transport, mesures fiscales et mesures de tarification de l'infrastructure de transport, permettent également de dégager des ressources qui pourraient être mises au service du financement des infrastructures au sein de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), réalisant ainsi un objectif important de la politique nationale des transports.

Chapitre 4

La combinaison et le chiffrage des résultats accessibles

Quelle réduction des émissions de CO₂ peut résulter de la mise en œuvre de l'ensemble des mesures étudiées ? Les chiffrages qui suivent se fondent en partie sur le rapport déjà évoqué de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT), *Transport et émissions de CO₂ : quels progrès ?* (février 2007).

1. Privilégier les mesures les plus efficaces en termes de réduction des émissions de CO₂ par rapport à leurs coûts

Le rapport de la CEMT préconise d'étudier le rapport coût/efficacité en termes de réduction des émissions des différentes mesures imaginables. Il pourrait en effet coûter cher de ne pas mettre les mesures de réduction en œuvre dans l'ordre où elles se classent en termes de rapport coût/efficacité macro-économique. Albrecht (2002) rappelle que des modèles bâtis pour l'Allemagne ont démontré que le coût marginal de réalisation des objectifs de Kyoto se multiplie par dix si tous les secteurs réduisent leurs émissions dans des proportions égales au lieu d'opter pour une politique de partage de la charge qui impose au secteur de l'énergie et aux industries d'en assumer une plus large part (le coût de la réduction des émissions étant, en Allemagne, plus faible dans ces secteurs très émetteurs) et uniformise les coûts marginaux dans l'ensemble de l'économie. Il faut toutefois nuancer ce propos en rappelant que la transposition à la France conduirait sûrement à des résultats différents, notamment à cause du nucléaire.

Selon le rapport, il conviendrait ainsi, dans le secteur des transports, de privilégier les mesures ayant le meilleur rapport efficacité/coût, notamment :

- la réglementation et l'étiquetage de certains composants de véhicules, en particulier les pneumatiques ;
- des mesures visant à encourager la conduite écologique et l'amélioration du traitement logistique des marchandises ;
- l'optimisation de la modulation des taxes sur les véhicules, notamment sur les marchés où les normes d'émissions en vigueur sont strictes, mais d'application volontaire ;
- le renforcement des normes d'émission ;
- et, évidemment, les taxes sur les carburants.

Selon la CEMT, ce sont **les mesures axées sur la réduction de la consommation** qui offrent, à court et à moyen terme, les meilleures perspectives de réduction des émissions de CO₂. Les mesures les plus efficaces sont ainsi **les taxes sur le carbone et les carburants**, idéales pour réduire les émissions de CO₂ dans le secteur des transports, à condition qu'elles soient appliquées au niveau européen pour éviter toute distorsion de concurrence. Elles émettent un signal clair, exercent sur l'économie des effets de distorsion moindres que n'importe quelle autre mesure.

Il s'agit pour nous d'étudier, outre l'efficacité en termes de réduction des émissions de CO₂, l'impact de ces différentes mesures sur les transporteurs routiers, sur la profession, notamment sur le pavillon français, et sur le secteur.

Le tableau n° 96 basé sur une étude néerlandaise résume les types d'impacts et l'efficacité/coût des différents types de mesures de réduction des émissions de CO₂.

Tableau n° 96
Conclusions de l'étude comparative néerlandaise des émissions de CO₂

Instrument	Type d'impact	Effet sur le CO ₂	Efficacité/coût
Normes d'émission de CO ₂	Intensité énergétique consommée nominale	> 5 %	Élevé
Conduite écologique	Intensité énergétique consommée effective	2 %-5 %	Élevé
Limitations de vitesse	Intensité énergétique consommée effective	2 %-5 %	Élevé
Taxe sur les carburants	Intensité énergétique consommée nominale et effective	< 5 %	Élevé
Logistique des transports de marchandises	Intensité énergétique consommée effective	< 5 %	Élevé
Modulation de la taxation des véhicules sur la base du CO ₂	Intensité énergétique consommée nominale	2 %-5 %	Variable
Tarification de l'usage des infrastructures routières	Demande	> 5 %	Moyen
Aides aux biocarburants	Intensité de carbone	> 5 %	Faible
Transfert modal	Transfert modal	< 2 %	Moyen
Échanges de permis d'émissions de CO ₂	Tout	< 2 %	Élevé

Source : étude néerlandaise COWI & ECN, 2003

Les mesures que nous avons présentées précédemment se retrouvent à peu près dans ces catégories. Certaines peuvent se cumuler, certaines sont exclusives d'autres mesures.

Les mesures pouvant être mises en place en même temps sans problème de cumul sont celles qui portent sur :

- la logistique permettant de réduire le volume de transport ;
- la sensibilisation et la formation à une conduite plus économe ;
- l'amélioration des composants des véhicules afin d'optimiser l'efficacité énergétique du véhicule ;
- les carburants afin de réduire le niveau d'émissions ;
- le transfert modal afin de réduire le volume de transport supporté par le mode routier ;
- le renforcement des normes ou de la réglementation sur les niveaux d'émissions.

Les mesures non cumulatives sont celles portant sur la fiscalité, la taxation du carbone, des carburants ou des infrastructures. L'ensemble des mesures suivantes ne pourra pas être mis en œuvre simultanément :

- une taxation sur le carbone et les carburants ;
- la modulation de la taxation des véhicules sur la base du CO₂ ;
- la mise en place d'un marché de permis d'émissions ;
- des péages ou une redevance liés à la tarification de l'usage des infrastructures routières.

En effet, l'impact sur le coût du transport routier risque d'être non négligeable. Il doit être étudié de façon plus approfondie.

2. Synthèse des mesures présentées : quels impacts et quelles difficultés de mise en œuvre ?

Le tableau n° 97 reprend l'ensemble des mesures présentées dans ce rapport en indiquant le pourcentage de gains qu'on peut en attendre en termes de réduction des émissions de CO₂, l'impact sur les transporteurs routiers, l'horizon prévisible des effets attendus, les difficultés principales qu'elles peuvent présenter, et le niveau auquel la décision doit être prise ou mise en œuvre.

Il faut prendre garde aux problèmes de cumul des gains escomptés pour ces mesures. La situation tendancielle prise ici comme référence (projections du SESP) inclut déjà un certain nombre de mesures, dont l'effet ne doit donc pas être pris en compte ; seul un effort supplémentaire par rapport au scénario tendanciel (par exemple, pour le développement des moteurs et des biocarburants) est donc comptabilisé ici.

Tableau n° 97
Synthèse et impact des mesures étudiées

Mesure	Impact de réduction des émissions/ [Impact sur les transporteurs routiers]	Terme prévisible de l'impact	Difficultés	Niveau de prise de décision ou de mise en œuvre
Incitation sur l'organisation du stockage		Moyen	Problème du contrôle national	National
Marquage du prix du transport		Moyen	Problème de la définition du prix	National-européen
Label « Produit écologique »		Moyen-long		National-européen
Aménagement du territoire		Long	À long terme	National-collectivités locales
Développement du report modal	10 % [-]	Court-moyen	Investissements coûteux sans doute nécessaires	National-européen
Amélioration des moteurs	5 %* surtout pour les VUL [+]	Court		National
Amélioration des composants des véhicules	5 %*-10 % [+]	Court		National
Introduction des biocarburants	5 %*-10 % [+]	Long	Évaluation du bilan global réel nécessaire	National-européen/international
Développement et incitations aux véhicules hybrides	15 % jusqu'à 30 % en milieu urbain	Long	R & D encore nécessaire	National-entreprises
Développement et incitations aux véhicules au gaz			À très long terme	National-entreprises
Autorisation pour les poids lourds de 60 tonnes et 25,25 m	1 %-2 % [+]	Court-moyen	Évaluation des impacts nécessaire	National
Diminution de la vitesse maximale des poids lourds	2 % [-]	Court-moyen	Évaluation de l'impact nécessaire	National
Formation à la conduite écologique	2 %-5 %** [+]	Court		National-entreprises
Label « Transporteur écologique »		Moyen	Problème de la définition	National-entreprises
Amélioration de la conduite et de la logistique grâce aux NTIC	2 %**-10 % [+]	Court		National-entreprises
Mesures portant sur la logistique urbaine	2 %**	Moyen	Responsabilité auprès des collectivités locales	Collectivités locales

Mesure	Impact de réduction des émissions/ [Impact sur les transporteurs routiers]	Terme prévisible de l'impact	Difficultés	Niveau de prise de décision ou de mise en œuvre
Normes réglementaires sur les émissions de CO ₂	5 %*	Court	Problème de mesure des émissions	Européen
Accords volontaires avec les constructeurs		Court	(Complément aux normes)	National-entreprises
Marchés de quotas d'émissions	Selon le plafond fixé [-]	Moyen-long	Complexité de mise en œuvre	Européen
Taxe spécifique sur le carbone	2 %-5 %* [-]	Moyen-long	Au niveau européen après harmonisation de la TIPP	National-européen
Hausse de la TIPP	[-]	Moyen	<i>idem</i>	National-européen
Tarification de l'usage de l'infrastructure routière	5 %* [-]	Moyen	Seulement sur réseau principal	National
Modulation des péages	[+/-]	Moyen		National
Modulation de la taxe à l'essieu	[+/-]	Court		National

* Estimation de gain proposée par l'étude de la CEMT *Transport et émissions de CO₂ : quel progrès ?*

** Estimation de gain de l'ADEME.

Source : mission TRM

D'autres mesures peuvent apparaître redondantes : normes appliquées aux véhicules et améliorations des moteurs par exemple. On veillera à ne pas comptabiliser ces effets plusieurs fois si l'on somme l'ensemble de ces mesures. Par ailleurs, on ne pourra bénéficier à la fois des réductions d'émissions apportées par une amélioration des motorisations et par de nouveaux véhicules hybrides, puisqu'un choix de technologie devra être fait : l'effet de ces mesures ne peut pas être cumulé. Enfin, les mesures ayant un impact sur le prix du transport (fiscalité, péages, etc.) sont en général des incitations à la mise en œuvre effective d'autres mesures technologiques ou organisationnelles : leur impact en termes de réduction des émissions de CO₂ ne se cumule pas avec les mesures précédentes, mais passe par elles. Tout ceci est pris en compte dans la partie suivante.

Les mesures retenues par le Grenelle de l'environnement Programme « mobilité et transports »

L'objectif retenu pour le secteur est une baisse de 20 % des émissions dans les 12 ans à venir.

Les mesures retenues concernant le transport de marchandises, et touchant plus particulièrement le transport routier de marchandises (toutes les mesures du Grenelle ne sont donc pas reprises ici), sont les suivantes :

Augmentation de 25 % de la part du fret ferroviaire d'ici à 2012

- Libération de sillons au profit du fret et nouvelles lignes à priorité fret et mise en place d'une autorité de régulation.

- Promotion du transport combiné.
- Création d'autoroutes ferroviaires :
 - suppression à terme des trajets routiers à longue distance (> 500 km) des camions en transit, en particulier le trafic international. Lancement du programme des autoroutes ferroviaires consistant à faire transporter les camions par les trains ;
 - mise en place des deux premières grandes lignes Nord Sud-ouest et Nord Sud-est. Objectif 2020 : 2 millions de camions transportés soit environ 50 % du trafic. Expérimentation sur la ligne Perpignan-Luxembourg ;
 - conditions du programme : cadencement optimal d'un train toutes les 15 minutes. 50 millions d'euros de financement public seront consacrés aux infrastructures et 50 millions aux plates-formes de fret.

Programme de développement du transport maritime et fluvial

- Autoroutes maritimes : programme de développement massif d'autoroutes maritimes, sur la façade atlantique (France-Espagne) et la Méditerranée (France-Italie, France-Espagne).

Mécanismes incitatifs

- Mise en place des mécanismes incitatifs. Instauration d'une écotaxe kilométrique sur les poids lourds pour l'utilisation du réseau routier national non concédé. Objectif : mise en place effective en 2010. Modes de compensation via divers mécanismes et montant repris en tant que tel dans la facture du transport. Affectation de cette ressource aux infrastructures ferroviaires (AFITF). Demande de révision de la directive « Eurovignette » en vue d'une meilleure intégration des coûts environnementaux.

Accroissement des programmes dédiés à la recherche

Les mesures proposées par le Grenelle de l'environnement visent donc essentiellement à encourager le développement des modes alternatifs à la route. Ainsi, le report modal représente une voie privilégiée pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, et le potentiel de réduction des émissions de CO₂ lié au report modal calculé dans notre rapport pourrait être atteint voire dépassé. Toutefois nos calculs prouvent que le report modal est certes nécessaire mais n'est sans doute pas suffisant pour réduire de façon notable les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

Une autre mesure importante pour le transport de marchandises retenue par le Grenelle de l'environnement concerne la mise en place d'une écotaxe kilométrique, mesure également proposée dans notre rapport, à mettre en regard des autres mesures jouant sur les prix du transport routier de marchandises.

Enfin, l'accroissement des programmes dédiés à la recherche doit être noté : les avancées technologiques (portant sur de nouveaux types de véhicules, de carburants, sur l'amélioration de la motorisation, de la conduite, sur l'utilisation des nouvelles technologies de l'information...) décrites dans notre rapport et nécessitant de la recherche-développement, représentent des moyens permettant de réduire de façon importante les émissions de CO₂ du transport routier de marchandises.

3. Trois groupes de mesures émergent

On peut déduire du tableau n° 97 un découpage des mesures en plusieurs ensembles, selon le terme et la nature de leur impact (toutes les estimations chiffrées ci-après sont des réductions à horizon 2025 par rapport au scénario tendanciel de projections du SESP).

Un premier ensemble de mesures peut être appliqué à court ou très court terme, sans problème de cumul, et avec un impact limité pour le secteur routier. Une partie d'entre elles peut être mise en œuvre au niveau européen :

- les mesures relevant de l'incitation à la recherche et au développement (y compris les incitations fiscales ou réglementaires pour leur utilisation) : amélioration de l'efficacité des véhicules (moteurs, composants, en particulier pour les VUL), installation de tous les composants (y compris les nouvelles technologies permettant d'optimiser l'impact environnemental), efforts sur les biocarburants (après analyse de l'impact sur la production agricole et la biodiversité), et enfin développement des véhicules hybrides ;
- les mesures de sensibilisation et de formation : sensibilisation des consommateurs pour leur choix d'approvisionnement, sensibilisation des transporteurs à une optimisation des trajets de transport (utilisation des nouvelles technologies de l'information) et formation des conducteurs à une conduite écologique, mise en place d'un label « Produit écologique » pour responsabiliser le consommateur et l'inciter à consommer des produits dont le transport a été optimisé, mise en place d'un label « Transporteur/chargeur écologique » ;
- l'extension et le renforcement des accords volontaires avec les constructeurs automobiles et des normes réglementaires (en particulier pour y intégrer systématiquement les émissions de CO₂ et les véhicules utilitaires légers).

Même pour ces mesures qui peuvent être mises en œuvre à court terme, un certain nombre d'impacts ne sera mesurable qu'à moyen ou long terme : c'est le cas notamment des mesures de sensibilisation ou encore des nouvelles normes dont l'effet dépend du rythme de renouvellement du parc de véhicules.

Dans le scénario tendanciel à 2025, le SESP a déjà comptabilisé l'effet de l'amélioration des moteurs (gain de 14 % de réduction des émissions) et l'incorporation de biocarburants, entraînant un gain de réduction de 20 %. L'impact des mesures portant sur l'amélioration de l'efficacité des véhicules et l'utilisation de biocarburants pris en compte par rapport à ce scénario tendanciel est donc uniquement l'effet au-delà de ce qui est déjà envisagé par le SESP. L'installation de composants optimisés et en particulier des nouvelles technologies permettra sans doute de renforcer davantage l'efficacité des véhicules. Le développement des véhicules hybrides surtout devrait permettre une réduction importante des émissions. Les gains de réduction pourraient aller de 10 % à 15 % supplémentaires.

Concernant les mesures de sensibilisation et de formation des transporteurs, les experts avancent que les réductions des émissions de CO₂ en résultant

pourraient être comprises entre 10 % et 20 %. Mais il est clair que cet effet n'est pas entièrement cumulable avec les améliorations précédentes portant sur le véhicule et ses composants : l'effet supplémentaire par rapport aux améliorations de l'efficacité des véhicules sera donc sans doute compris entre 5 % et 10 % de réduction des émissions.

Enfin, les accords volontaires et normes réglementaires reprennent en partie les améliorations techniques précédentes : néanmoins, des normes réglementaires systématiques sur les émissions de CO₂ intégrant également les véhicules utilitaires légers pourraient amener des résultats supplémentaires de 5 % à 10 % de réduction des émissions.

Au total, l'impact de réduction de ces mesures pourrait être de 20 % à 30 % de réduction des émissions de CO₂ à horizon 2025. L'impact économique sur le secteur routier serait minime voire positif : les mesures d'optimisation des véhicules et de formation permettraient même une réduction de la consommation, et donc une réduction des coûts pour les transporteurs.

Un second ensemble regroupe des mesures sur lesquelles les efforts doivent porter dès aujourd'hui mais dont l'impact ne sera visible qu'à long terme en raison de leur niveau de maturité encore faible et nécessitant de plus amples analyses ou recherches, ou bien en raison de la durée nécessaire à la réorganisation du transport avant l'apparition d'un impact environnemental. Néanmoins, toutes les actions en leur faveur doivent être développées dès aujourd'hui.

Ces mesures sont les suivantes :

- politiques d'aménagement du territoire pour réguler le transport, en particulier dans le secteur urbain (élaboration de bilans carbone pour l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes) ;
- développement des modes alternatifs à la route et du report modal sur tous les domaines où celui-ci est pertinent ;
- développement des carburants alternatifs : biocarburants de seconde génération (après analyse plus détaillée de l'impact éventuel sur la biodiversité), véhicules au gaz, véhicules hybrides et électriques, notamment pour les applications urbaines ;
- mesures portant sur la logistique afin d'optimiser les flux de transport : incitation à modifier les phénomènes de stockage-flux tendus pour les surfaces de vente, marquage du prix du transport dans la facture, incitations à optimiser le transport pour les chargeurs et transporteurs, en particulier dans le secteur urbain.

Ces mesures ont des effets à long terme, donc plus difficilement mesurables, à la fois pour le secteur des transports et pour l'impact écologique et environnemental. Pour le secteur des transports, les effets sont variables. Pour certaines mesures (développement des modes alternatifs, logistique, etc.), l'évolution étant progressive, une répercussion éventuelle sur le coût du transport pourra être absorbée. Le développement de carburants ou véhicules alternatifs pourra avoir un impact positif pour le secteur des transports.

L'impact en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre que l'on peut espérer de l'intégration de la politique des transports et de l'aménagement du territoire n'excédera sans doute pas 2 %. Le report modal, quant à lui, pourrait apporter des réductions des émissions allant jusqu'à 10 %. Bien entendu, cette réduction d'émissions n'est pas cumulable entièrement avec des réductions d'émissions liées à l'amélioration des technologies ou de l'organisation du mode routier, puisque les nouvelles technologies routières ne s'appliquent justement plus au trafic bénéficiant du report modal.

L'introduction des carburants alternatifs et des véhicules hybrides ou électriques aurait certainement un impact assez important : 5 % à 10 % de réduction des émissions, voire davantage à plus long terme selon l'évolution des technologies (certains experts avancent jusqu'à 20 % de réduction des émissions des véhicules). Il s'agit ici des effets au-delà des améliorations de motorisation et introduction des biocarburants de première génération déjà comptabilisés dans les projections du SESP. Le recours à ces sources d'énergie est coûteux et l'accession de ces technologies à la viabilité commerciale nécessite encore un effort important de recherche et de développement.

Les mesures visant à optimiser les chaînes logistiques de production-distribution, secteur présentant des marges de progrès, peuvent sans doute permettre également des gains de réduction de l'ordre de 10 % des émissions, à moyen ou long terme.

Au total, ces mesures permettraient des gains de 25 % à 35 % de réduction des émissions de CO₂.

Un dernier groupe de mesures non cumulables peut être mis en œuvre à court terme, avec des impacts importants en termes de réduction des émissions mais des impacts économiques sans doute négatifs sur le secteur des transports. Il s'agit des mesures liées à la fiscalité sur les carburants et à la tarification des infrastructures routières :

- mise en place d'un marché de quotas d'émissions dans le secteur du fret ;
- instauration d'une taxe spécifique sur le carbone ;
- hausse de la TIPP ;
- tarification de l'usage de l'infrastructure routière (« LKW Maut à la française ») ;
- modulation des péages selon des critères environnementaux.

Notons que les mesures fiscales doivent être mises en œuvre au niveau européen si l'on veut éviter toute distorsion de concurrence, alors que les mesures de tarification de l'infrastructure routière s'appliquent automatiquement à tous les véhicules, français ou étrangers.

Ces mesures ne peuvent pas être toutes cumulées. Un ou plusieurs outils devront être choisis (certains peuvent se cumuler : une modulation des péages est par exemple envisageable même dans l'hypothèse de l'instauration d'une taxe carbone). Les outils présentant la plus grande efficacité en termes de réduction des émissions de CO₂ par rapport au coût de mise en œuvre sont les outils fiscaux : instauration d'une taxe sur le carbone ou les carburants sous réserve d'une harmonisation européenne, hausse ou modulation environnementale des taxes existantes. L'impact sur le coût du transport doit être analysé plus précisément.

L'impact de ces mesures en matière de réduction des émissions ne se cumule pas aux mesures précédentes : en effet, ce type de mesures modifiant le prix du transport n'a pas d'action directe sur la réduction des émissions, mais va entraîner la mise en œuvre des mesures technologiques ou organisationnelles présentées auparavant. Ce n'est donc qu'un moyen de mise en œuvre d'un ensemble de mesures de réduction des émissions.

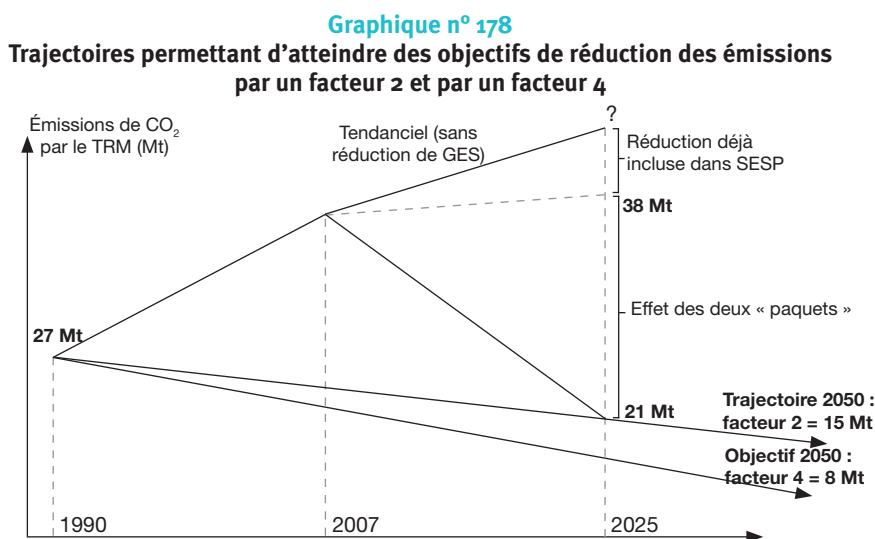
Soulignons également que ce type d'outils permet d'atteindre d'autres objectifs de la politique nationale des transports, notamment la recherche de ressources permettant d'assurer le financement des infrastructures de transport au sein de l'AFITF.

Le scénario à préconiser serait donc le suivant :

- mise en place de toutes les mesures du premier groupe ;
- poursuite des efforts pour les mesures du deuxième groupe ;
- choix d'un ou plusieurs outils de taxation-tarifcation du dernier groupe.

Au total, la réduction des émissions de CO₂ permise par l'ensemble de ces mesures pourrait être comprise entre 40 % et 60 % des émissions à horizon 2025.

Le graphique n° 178 reprend sous forme schématique l'ensemble des projections et évaluations faites dans ce rapport sur les émissions de CO₂ : les estimations d'émissions de CO₂ du transport routier de marchandises projetées en 2025 (projections du SE&SP), la trajectoire qui permettrait d'atteindre l'objectif de réduction du facteur 4, et les réductions obtenues grâce aux mesures présentées ici, permettant de se placer sur une trajectoire pour une réduction par un « facteur 2 » à horizon 2025.



Source : mission TRM

4. Recommandations

En conclusion, les mesures à mettre en œuvre ou à encourager, ainsi que les analyses et recherches à pousser sont reprises ici.

Concernant les constructeurs (et acheteurs) de véhicules :

- incitations fiscales ou obligation réglementaire pour l'installation des composantes du véhicules (moteur, pneumatiques, etc.) et outils d'aide à la conduite permettant une réduction de la consommation et des émissions avec un effort particulier sur les véhicules utilitaires légers ;
- extension des accords volontaires et normes réglementaires sur les émissions de CO₂ pour les poids lourds et les véhicules utilitaires légers ;
- poursuite de l'équipement en véhicules fonctionnant au gaz naturel et développement des moyens de distribution de ce carburant ;
- poursuite des efforts de recherche et développement et des incitations aux véhicules hybrides et électriques, en particulier pour le milieu urbain ;
- études visant à mieux cerner l'impact des biocarburants sur la production agricole et sur la biodiversité, ainsi que leur bilan global en termes d'émissions de CO₂, et à poursuivre leur développement, notamment ceux de seconde génération ;
- étude complète sur l'impact de l'introduction de poids lourds « plus lourds » et plus longs.

Concernant les transporteurs :

- formation systématique (intégrée dans la formation initiale et la formation continue) à la conduite écologique des conducteurs routiers ;
- optimisation de l'organisation du transport grâce à des incitations ou aides à l'utilisation des nouvelles technologies de l'information (pour la rotation des véhicules, l'optimisation des tournées de livraison et des trajets) et par la mise en place d'un label « Transporteur/chargeur écologique » (réalisation de plans d'action, accompagnement par l'ADEME par exemple) ;
- expérimentations de mesures de régulation de la circulation, par exemple une réduction de la vitesse limite, sur la base du volontariat.

Concernant les distributeurs et commerçants :

- incitations ou aides aux enseignes de distribution pour réaliser un bilan carbone et communiquer sur les actions mises en œuvre pour réduire leurs émissions notamment générées par l'activité transport (avec une gestion ou un soutien de l'ADEME par exemple) ;
- réflexion sur les modalités de la mise en place d'un marquage du prix du transport dans la facture de la marchandise, donnant les moyens aux enseignes de distribution et aux commerçants d'arbitrer sur le mode de livraison dont ils bénéficient.

Concernant les consommateurs :

- sensibilisation des consommateurs aux impacts environnementaux de la distribution et livraison des produits de consommation : par exemple, mise en place d'un label « Produit transporté de façon écologique » sur le modèle des produits équitables ou bio.

Concernant les collectivités territoriales :

- mise en œuvre des mesures réglementaires et/ou incitatives (aides fiscales, interdictions de circuler, péages urbains modulés en fonction des émissions, communication, etc.) visant à l'usage en milieu urbain des véhicules les plus efficaces pour l'environnement : taille et tonnage adaptés selon le type de livraison, véhicules électriques, hybrides, roulant au gaz naturel...

Concernant la puissance publique et la tarification du transport :

- réflexion sur les modalités de la mise en place d'une modulation de la taxe à l'essieu selon des critères environnementaux ;
- mise en place de la modulation des péages autoroutiers en fonction de critères environnementaux, études sur la meilleure prise en compte du niveau d'émissions des véhicules dans cette modulation ;
- réflexion et décision politique sur le choix d'un outil : marché de permis d'émissions appliqués au transport de fret (connaissant la complexité de sa mise en œuvre dans le milieu du transport routier de marchandises), taxe carbone ou augmentation de la TIPP en relation avec l'harmonisation européenne, tarification de l'usage de l'infrastructure routière ;
- mesures favorisant le report modal dans les créneaux de pertinence : aides au développement d'autoroutes ferroviaires et maritimes, doublées de mesures plus strictes de circulation sur les axes routiers concurrents de ces nouveaux services...

Parmi les recherches à approfondir, nous pouvons rappeler :

- la logistique urbaine ;
- la normalisation des véhicules utilitaires légers ;
- les zones de pertinence des modes alternatifs, leur mise en œuvre ;
- la recherche technologique, en particulier : biocarburants de deuxième génération, pile à combustible, véhicules hybrides ;
- les incidences indirectes du report modal du trafic interurbain sur le trafic routier urbain ;
- le plafonnement du trafic sur les corridors sensibles en fonction du seuil de tolérance, l'allocation des droits de passage ;
- la rentabilité socioéconomique d'un axe ferroviaire dédié au fret entre le nord et le sud de la France et celle du tunnel Lyon-Turin ;
- les gains d'organisation logistique (raccourcissement des distances, logistique mutualisée) ;
- les effets d'une diminution de la vitesse maximale des poids lourds et des véhicules utilitaires légers (avec les véhicules actuels et avec des véhicules conçus selon la nouvelle norme – poids mort allégé et charge utile augmentée à PTAC constant) ;
- une étude complète du poids lourd à 44 t, à 60 t et 25,25 m, avec les progrès intrinsèques et les effets sur les modes alternatifs (notamment bilan carbone global) et les effets sur le territoire (accessibilité, exclusion, conséquences sur le développement économique).

5. Ruptures technologiques : la recherche doit poursuivre sa réflexion pour proposer des idées au-delà des mesures déjà étudiées

Au-delà des mesures présentées dans ce rapport, il faut pouvoir imaginer des ruptures technologiques ou organisationnelles permettant d'atteindre les valeurs d'émissions respectant les objectifs de réduction du facteur 4. Les éléments ci-après concernent donc des mesures à plus long terme, beaucoup moins abouties. Elles nécessitent encore des recherches importantes et/ou des études de faisabilité poussées, dans certains cas des investissements lourds et remettent en cause de façon plus ou moins importante notre système de transport actuel.

Ainsi, en milieu urbain et périurbain, des modèles nouveaux plus « propres » :

- une transformation de l'organisation de la logistique urbaine actuelle par une concession à un « opérateur propre » (espaces logistiques urbains dédiés, véhicules, voirie dédiée), une réglementation beaucoup plus stricte ;
- des systèmes de livraison totalement nouveaux : par exemple, un réseau souterrain par palettes automatisées reliant les usines, les centres de distribution, les grands centres commerciaux...

En milieu interurbain, des systèmes mettant en avant la massification, le report modal, l'automatisation :

- des technologies nouvelles : axes routiers dédiés au fret, avec des trains de camions automatisés ;
- des technologies plus performantes : camions électriques sur longue distance, wagons intelligents ;
- des modes alternatifs compétitifs : axes ferroviaires dédiés aux marchandises ;
- des réglementations plus volontaires : interdiction de circulation des poids lourds sur des axes où un report modal est possible, challenge pour le mode routier du même niveau que le « zéro pétrole » pour la SNCF et la RATP à horizon 2025.

L'idée d'axes dédiés au transport de marchandises n'est pas entièrement nouvelle : il s'agit, en concentrant la circulation de marchandises sur des axes séparés du transport de voyageurs, sur les corridors les plus empruntés du réseau trans-européen entre le Nord-ouest de l'Europe et l'Espagne ou l'Italie, de fluidifier les trafics aussi bien des personnes que des marchandises. Pour le transport ferroviaire, dans les faits, quelques voies sont déjà dédiées aux trains de marchandises. Il s'agit ici de les rendre beaucoup plus performantes (de les électrifier si ce n'est pas le cas), pour proposer une meilleure qualité de service, et de mettre en place des services spécifiques, en particulier des services d'autoroute ferroviaire.

Un concept plus innovant concerne l'axe routier dédié aux poids lourds, avec un système d'autoroute électrifiée. Ce système permettrait une forte réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce à l'énergie électrique, et la conduite pourrait être plus ou moins automatisée. Le coût de ces nouvelles infrastructures est élevé ; des recherches sur la meilleure technologie à utiliser et des études sur la faisabilité, le rendement socioéconomique (y compris l'impact environnemental) et l'acceptabilité sont encore nécessaires.

La recherche doit continuer à fournir des modèles nouveaux et à développer des idées innovantes.

Chapitre 5

Vers une réduction des émissions par un facteur 4

Quel niveau de trafic routier de marchandises permettrait d'atteindre l'objectif de réduction des émissions ? Après avoir calculé le niveau d'émissions à horizon 2050 auquel la mise en place d'un certain nombre de mesures nous permettrait d'aboutir, et afin de conclure sur le respect ou non des objectifs de réduction des émissions par un facteur 4, nous avons jugé intéressant, dans l'hypothèse où le respect des objectifs selon un scénario de croissance tendancielle du trafic n'est pas possible, de nous placer dans une logique inverse de « backcasting » : il s'agit cette fois de mesurer quel niveau de trafic nous permettrait d'atteindre le niveau d'émissions respectant l'objectif du facteur 4. Partant de l'objectif à long terme ainsi fixé, quelles conditions pour le satisfaire et quel chemin pour y parvenir ?

1. Volume de trafic permettant d'atteindre l'objectif de réduction des émissions

Les calculs réalisés en conclusion du chapitre premier nous montrent que pour se placer dans un chemin linéaire respectant l'objectif de réduction des émissions par un facteur 4, le niveau d'émissions pour les poids lourds à l'horizon 2020-2025 devrait être de l'ordre de 15 millions à 20 millions de tonnes de CO₂, soit une réduction d'environ 20 millions de tonnes par rapport aux projections tendancielles à 2025. Il convient à ce stade de souligner que l'objectif retenu par le Conseil européen du printemps 2007 est nettement moins ambitieux.

Un tel niveau d'émissions correspondrait à un volume de transport d'environ 140-190 milliards de t-km pour le transport routier de marchandises par poids lourds en 2025, selon les standards d'émissions actuels, soit plus de 50 % de réduction du transport par rapport aux projections 2025.

Si on supposait une amélioration des performances énergétiques de 20 %, le volume de transport par poids lourds correspondant serait alors de 180-240 milliards de t-km, soit environ 45 % de réduction du volume de transport par rapport aux projections tendancielles à horizon 2025.

Le tableau n° 98 reprend les résultats présentés au chapitre premier et poursuit la réflexion sur le niveau 2015 respectant la trajectoire linéaire permettant de respecter l'objectif de réduction des émissions par un facteur 4 à horizon 2050 et les volumes de transport correspondant à ces différents horizons.

Tableau n° 98
Récapitulation du volume et des émissions du secteur des transports

Transport intérieur	Niveau 2002 (Émissions 1990)	Projection 2025 du SESP	Niveau 2050 respectant le facteur 4	Niveau 2025 respectant le facteur 4	Niveau 2015 respectant le facteur 4
Émissions de GES					
Total secteur des transports	122 MteqCO ₂	145 MteqCO ₂ [131 – 160]	30,5 MteqCO ₂	Environ 80 MteqCO ₂	
Secteur des transports routiers	109 MteqCO ₂	122 MteqCO ₂ [107 – 136]	Environ 26 MteqCO ₂	Environ 70 MteqCO ₂	Environ 80-85 MteqCO ₂
Transport routier de marchandises Poids lourds	27 MtCO ₂	38 MtCO ₂ [34 – 42]	Environ 7 MteqCO ₂	Environ 15-20 MteqCO ₂	Environ 20-22 MteqCO ₂
Volume transporté					
Transport routier de marchandises Poids lourds	257 Gt-km	363 Gt-km [343 – 382]		Environ 140-190 Gt-km	Environ 190-200 Gt-km
Transport ferroviaire de marchandises	50 Gt-km	59 Gt-km [48 – 71]			
Marchandises tous modes	314 Gt-km	431 Gt-km [419 – 442]			

Gt-km : milliards de tonnes-kilomètres.

Sources : mission TRM, à partir des données des rapports SESP (2006) et CGPC (2006) précités

Notons que l'objectif actuel que s'est fixé la France à horizon 2012 est simplement une stabilisation de ses émissions par rapport au niveau de 1990. Le niveau calculé ici à horizon 2015 va plus loin que cet objectif, puisqu'il se place déjà dans une trajectoire linéaire permettant le respect des objectifs de réduction à horizon 2050.

Ainsi, pour se placer dans une trajectoire linéaire permettant de respecter les objectifs de réduction des émissions par le facteur 4 à horizon 2050, le volume de transport routier de marchandises par poids lourds devrait être d'environ 140 à 190 milliards de t-km à horizon 2025, et de 190 à 200 milliards de t-km à horizon 2015. **Ceci correspondrait à un volume de trafic par poids lourds d'environ 15 à 20 milliards de véhicules-kilomètres (v-km) à horizon 2025, et 20 à 28 milliards de v-km à horizon 2015.** Par rapport à la projection 2025 du SESP, ceci représenterait une réduction de 45 % à 60 % du volume transporté.

Si l'on suppose une amélioration des performances énergétiques de 20 % à horizon 2025, **le trafic de poids lourds correspondant à horizon 2025 serait alors de 180 à 240 milliards de t-km, soit environ 30 milliards de v-km.** Par rapport à la projection 2025 du SESP, ceci représenterait une réduction de 30 % à 50 % du volume transporté.

Si l'on suppose à horizon plus proche, 2015, une amélioration des performances énergétiques de 10 %, le trafic de poids lourds correspondant serait alors d'environ 200 à 210 milliards de t-km, soit environ 28 milliards de v-km.

2. Si le respect du facteur 4 passait par une hausse du coût du carburant...

Les valeurs de l'élasticité trafic-coût proposées pour le transport sont généralement comprises entre $-0,3$ et $-0,7$. Ces élasticités, même si elles sont imaginées à plus ou moins long terme, permettent de calculer des variations marginales du coût et du trafic, mais ne sont pas prévues pour refléter ce qui pourrait arriver dans le cas d'une très forte hausse du prix du transport, ou d'une très forte diminution du trafic. On peut toutefois, pour se donner une idée, calculer quelle hausse du coût du transport permettrait d'atteindre une réduction du trafic respectant les objectifs de réduction des émissions à 2025 en supposant que l'on peut appliquer une élasticité (parmi les valeurs les plus basses proposées).

Les dépenses en carburant des entreprises du secteur routier de marchandises représentent environ 20 % des dépenses totales pour ces entreprises. En choisissant une élasticité du trafic au prix de $-0,7$, l'élasticité du trafic au prix de l'énergie serait de $0,14$ ($0,7 \times 0,2$). Pour atteindre 45 % à 50 % de réduction du trafic, il faudrait ainsi une augmentation du prix de l'énergie de 321 %, c'est-à-dire plus qu'un quadruplement du prix. Rappelons que la notion d'élasticité est marginale, et l'appliquer avec une telle variation est certainement erroné.

Ce calcul démontre qu'il en soit que l'augmentation du prix de l'énergie ne peut être le seul outil à mettre en œuvre pour atteindre des objectifs volontaristes de réduction des émissions.

3. Si le respect du facteur 4 passait par une modification de la répartition modale...

Les projections du SESP à horizon 2025 prévoient un volume de marchandises transportées de 431 milliards de t-km. On peut se demander quel devrait être l'ordre de grandeur de la répartition modale des marchandises transportées si l'on souhaitait respecter le niveau d'émissions à 2025 permettant d'atteindre le facteur 4 à horizon 2050 tout en assurant le transport de ce volume de marchandises.

En supposant à 2025 une amélioration de l'efficacité routière de 20 %, les poids lourds devraient représenter un volume de trafic inférieur à 200 milliards de t-km

pour respecter l'enveloppe globale marchandises des émissions de CO₂. **Ceci supposerait une part modale des modes alternatifs à la route de plus de 50 % (près de 60 %), et un volume de plus de 200 milliards de t-km transportées par les modes alternatifs à la route.**

Un tel volume transporté par les modes alternatifs nécessiterait des aménagements de capacité (ferroviaire en particulier) et des investissements en infrastructures conséquents.

Notons enfin que le transport de voyageurs doit également respecter des objectifs de réduction des émissions de CO₂. Il s'agit donc de concilier un report modal qui pourrait concerner à la fois les marchandises et les voyageurs : la capacité des différents modes de transport, en particulier du mode ferroviaire qui pourrait bénéficier de reports de trafic importants, doit donc être adaptée en conséquence.

Conclusion

Au vu de l'analyse de l'ensemble des scénarios d'évolution étudiés dans ce rapport, la mise en œuvre des progrès techniques et organisationnels et des mesures présentées permet d'atteindre un facteur 2 de réduction des émissions à horizon 2050. Ce résultat non négligeable nécessite de nombreux efforts mais il est à la portée d'une politique des transports volontariste, sans impliquer de véritable rupture.

En revanche, l'ensemble de ces mesures ne permet pas d'atteindre l'objectif de réduction par un facteur 4 en 2050. Si cet objectif est retenu, une véritable décision concernant la politique des transports, et en particulier le transport de marchandises, doit être prise. L'horizon lointain ne permet pas aujourd'hui de conclure quant à la faisabilité de cet objectif de réduction des émissions. Pour le respecter, il faut semble-t-il imaginer un univers plus contraignant et envisager des mesures beaucoup plus radicales. Ces mesures toucheront notamment les modes de production et de distribution et donc l'ensemble de l'économie, ainsi que les modes de vie, et elles auront des impacts sociaux. Elles doivent être envisagées dans un cadre socioéconomique qui dépasse le seul secteur des transports. Il faut bien noter que toutes les réflexions menées jusqu'à présent se placent dans des évolutions tendanciennes de l'économie (l'importance et l'organisation de la production industrielle déterminant les besoins de transport) et dans la poursuite des évolutions technologiques et organisationnelles actuelles. Aucune hypothèse d'une hausse très forte du prix ou d'une pénurie du pétrole n'a été envisagée par exemple, avec les conséquences possibles d'un scénario de crise sur l'ensemble de l'économie.

Il s'agit donc d'aller au-delà, et d'imaginer des ruptures et évolutions plus radicales (hausse des prix du transport, mesures de rationnement du trafic sur certains axes, taxation de l'usage des infrastructures ou des carburants, etc.), dans un cadre élargi aux facteurs générateurs du transport où nos modes de production-distribution et nos modes de vie seraient réinterrogés.

À l'horizon de notre étude (2015-2020), il s'agit de se placer dans une trajectoire permettant de respecter les objectifs de réduction des émissions à horizon 2050. De nombreuses mesures peuvent déjà être prises et donner des résultats quantifiables. Une partie d'entre elles pourrait avoir des impacts économiques négatifs sur le secteur routier de marchandises, d'autres un impact plutôt neutre et certaines peuvent lui être profitables. Parmi elles figurent les mesures de sensibilisation et de formation de la profession, l'extension et l'amplification des dispositifs d'accords volontaires et de normes réglementaires, les incitations à l'amélioration des moteurs et des composants permettant d'optimiser la consommation des véhicules, la poursuite des efforts de recherche sur les carburants alternatifs et les véhicules hybrides et électriques, les mesures favorisant le développement des modes alternatifs dans leur domaine de pertinence... Rappelons enfin qu'un grand nombre de ces mesures s'applique en particulier aux véhicules utilitaires urbains, dont l'impact environnemental ne peut pas être négligé dans le secteur du transport routier.

Une modulation spatiale de la politique des transports est absolument nécessaire pour accompagner l'ensemble de ces mesures : seule une politique inscrite sur le territoire et une adaptation des mesures selon le type de région concerné (restrictions de circulation sur des axes où une alternative modale existe, tarifications adaptées en fonction de l'isolement des régions), comme c'est le cas pour le transport de voyageurs, permettra d'atteindre une situation acceptable.

Pour finir, il est intéressant de replacer le transport de marchandises dans un contexte plus global, par rapport aux autres types de transport ou aux secteurs connexes. Nous pouvons observer les résultats fournis par le « Bilan carbone » effectué par le groupe Casino (groupe de supermarchés, hypermarchés, petits supermarchés de proximité). Cette méthode développée par l'ADEME permet aux entreprises d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre directes induites par leurs activités.

La répartition des émissions de gaz à effet de serre du groupe Casino France est ainsi la suivante :

- déplacement des clients : 38 % ;
- émissions de fluides frigorigènes : 18 % ;
- transport de marchandises : 16 % ;
- consommation d'énergie : 10 % ;
- autres : 8 % ;
- fin de vie des déchets directs : 5 % ;
- amortissement des matériels, bâtiments et véhicules : 4 % ;
- déplacement des salariés : 1 %.

Ainsi, pour ce grand groupe, le transport de marchandises représente 16 % seulement des émissions de gaz à effet de serre, alors que les déplacements des clients sont responsables de 38 % de ces émissions. La réflexion sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre doit donc être globale, et inclure tous les types de déplacements et les comportements de l'ensemble du secteur économique et de la population.

Les conséquences à long terme des émissions de gaz à effet de serre sont désormais admises et impliquent une réduction importante de leur volume pour limiter un changement climatique aux effets très négatifs¹. Il apparaît à notre groupe de travail que le transport de marchandises est, comme les autres activités humaines, concerné par cette préoccupation majeure et inédite et ne saurait y être soustrait. Le transport de fret est à la fois indispensable à l'activité économique et sociale dans son ensemble et une des sources notoires d'émission de gaz à effet de serre.

La synthèse des réflexions disponibles à ce jour montre qu'une réduction substantielle de ces émissions par l'activité du fret est possible, techniquement et économiquement, sans mettre en péril la croissance économique, voire en y contribuant. En prenant pour référence l'année 1990, une division par deux à l'horizon 2050 est clairement possible, à condition de mettre en œuvre sans attendre les moyens déjà identifiés. Pour atteindre l'objectif plus ambitieux d'une division par quatre qui est posée comme nécessaire par les climatologues pour limiter la hausse de la température moyenne mondiale à 2°C à la fin du siècle (objectif pour l'ensemble des pays développés), les efforts seront évidemment bien plus rudes. Il faudra qu'une instance politique légitime précise si et comment ce coefficient de réduction global s'applique de manière différenciée aux pays d'Europe et, à l'intérieur de ceux-ci, aux différentes activités. Quoiqu'il en soit, il conviendra non seulement d'améliorer l'efficacité de la production du transport de marchandises (et d'accentuer l'appel aux techniques et aux modes de transport les moins émetteurs) mais aussi de revoir le volume même de la consommation de transport, en jouant à la fois sur les distances et sur les volumes de fret. À si long terme, de nombreuses incertitudes, mais aussi d'importantes marges de manœuvre, demeurent. Un programme intense de recherche doit être poursuivi, pour sortir par le haut du défi énorme qui se pose à l'avenir de la planète Terre.

Enfin, de tels enjeux reposent de manière profondément changée les rapports entre les horizons court et long de l'activité économique et de l'action politique. L'effet de serre est un phénomène cumulatif : une tonne d'équivalent CO₂ émise aujourd'hui vient s'ajouter au stock existant et mettra parfois plusieurs dizaines d'années pour disparaître. En outre, les changements structurels à long terme passent par un infléchissement des tendances, dès à présent. Il n'est donc plus possible de déconnecter l'horizon court des actions immédiates, qui est spontanément l'horizon du monde professionnel, de leurs conséquences à long terme. En ce sens, l'horizon de 2015 fixé à notre groupe de travail est emblématique. On pourrait considérer que, l'inertie des choses étant ce qu'elle est, il s'agit d'un horizon court, qui appelle des réponses conjoncturelles aux problèmes d'actualité. Il apparaît au contraire qu'il est une première étape, pertinente, vers un horizon plus lointain et que c'est en fonction de cet horizon lointain qu'il faut ordonner l'action imminente. Ce résultat, à lui seul, illustre le profond renouvellement de la pensée et de l'action qu'il nous faut, collectivement, accomplir.

1 - Voir notamment le rapport de Nicholas Stern, *The Economics of Climate Change*, 2006.

Les recommandations essentielles du groupe Transport routier de marchandises et gaz à effet de serre

- Poursuivre **les efforts de recherche et développement** tant sur les améliorations technologiques des véhicules que sur les carburants (véhicules hybrides, GNV, biocarburants de seconde génération, utilisation des NTIC, etc.) et sur les nouvelles organisations logistiques (logistique mutualisée, « contrats de localisation logistique » conclus entre un opérateur et les pouvoirs publics).
- Mettre en œuvre **une réglementation des émissions de gaz à effet de serre** pour les poids lourds comme **pour les véhicules utilitaires légers** (notamment en l'inscrivant à l'agenda européen).
- Mettre l'accent sur **l'urbanisme commercial** et la création de plates-formes logistiques urbaines, ainsi que sur les conditions de transport et de livraison, pour optimiser le traitement des marchandises en ville, dans un cadre institutionnel multi-communal réunissant les compétences d'urbanisme et de transport.
- Favoriser **le développement du report modal** sur tous les créneaux où les modes alternatifs à la route sont pertinents (développement du transport combiné, dont les services d'autoroute ferroviaire, tarification incitative sur les axes en concurrence, etc.).
- Étudier précisément et choisir **un outil visant à modifier le prix du transport routier** : tarification de l'infrastructure routière, marché de permis de droits d'émissions, etc.
- Développer **des actions de formation professionnelle et de sensibilisation** pour les professionnels routiers comme pour les citoyens.

Annexes

Annexe 1 - Composition du groupe Transport routier de marchandises et gaz à effet de serre

1. Composition

Président

Michel Savy, professeur à l'université de Paris 12

Rapporteure

Caroline Daude, chargée de mission, ministère des Finances – DGME

Membres

Claude Abraham, président de la mission Transport routier de marchandises

Dominique Auverlot, coordinateur de la mission Transport routier de marchandises

Luc Baumstark, rapporteur général de la mission Transport routier de marchandises

Experts

Michel Badré, membre de l'Inspection générale de l'environnement

Jean-Didier Blanchet, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées

Bruno Bonduelle, président de CCI Lille Métropole

Alain Bonnafous, directeur de l'Institut national des sciences de l'Homme

Pierre Delaporte, président d'honneur d'EDF

Michel Fève, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées

Claude Gressier, président de la section affaires économiques, Conseil général des Ponts et Chaussées

Olivier Paul-Dubois-Taine, ingénieur général honoraire des Ponts et Chaussées

Collège des administrations

Jean-Jacques Becker, sous-directeur, ministère des Transports

Pascale Buch, sous-directrice, ministère de l'Équipement – DTMRF

Alain Correia, responsable transports – SGAE

Bertrand Galtier, sous-directeur, ministère de l'Écologie et du Développement durable – D4E

Rodolphe Gintz, chef de bureau, ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie – DB

Florence Gourgeon, sous-directrice, ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie – DB

Grégoire Marlot, chef de bureau, ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie – DGTPE

Thierry Menager, responsable PIPAME, ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie – DGE

Pascal Mignerey, chef de mission développement durable et stratégie – DGMT

Jean-Marie Saunier, sous-directeur, ministère des Transports – DAEI/SES

Laure Tourjansky, chef de bureau, ministère de l'Écologie et du Développement durable – D4E

Daniel Vasseur, sous-directeur, ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie – DGTPE

2. Personnalités auditionnées

Michel Badré (IGE) et **Jean-Didier Blanchet** (CGPC), *sur le débat public sur les transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.*

Jean-Jacques Becker (MEDAD/SESP), *sur les projections des tendances et des inflexions sur la demande de transport à horizon 2025.*

Laetitia Dablanc (INRETS), *sur les véhicules urbains et la logistique urbaine.*

Stéphane Druon (IPC), *sur les perspectives de développement des autoroutes ferroviaires en France.*

Jean-Dominique Paoli (MEDAD/DGME), *sur les mesures de régulation du trafic et les véhicules de 44 tonnes.*

Olivier Paul-Dubois-Taine (CGPC), *sur les travaux de prospective des transports du CGPC à horizon 2050.*

Gabriel Plassat (ADEME), *sur les évolutions technologiques des véhicules lourds et leur efficacité énergétique.*

Fabien Quintard (SNCF-Fret), *sur les perspectives de développement du fret ferroviaire.*

Michel Savy (ENPC), *sur les questions des véhicules utilitaires légers.*

Daniel Sudour (Renault Trucks), *sur les évolutions technologiques des véhicules lourds et leur efficacité énergétique.*

Annexe 2 - Bibliographie

ARENE Île-de-France (Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies) (2005), *Poids lourds au gaz naturel : atouts et impacts au regard du développement durable*.

Beltoise J.-P. (2007), *Modulation des tarifs des péages d'autoroutes en faveur des véhicules « propres »*, rapport remis au ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer, février.

CEMT (Conférence européenne des ministres des Transports) (2007), *Transport et émissions de CO₂ : quel progrès ?*, février.

CGPC (Conseil général des Ponts et Chaussées) (2006), *Démarche prospective Transports 2050*, étude.

CNR (Comité national routier) (2004), *Rapport sur les conséquences économiques d'un éventuel passage à 44 tonnes*, juin.

DGR (Direction générale des routes) (2007), *Mesures de gestion des trafics sur le réseau routier ayant un effet de réduction des émissions de GES*, note réalisée pour le groupe de travail Transport-Urbanisme-Gaz à effet de serre (TUGES) du ministère chargé des Transports, juin.

Groupe Casino, *Rapport développement durable 2005*.

Hugrel C. et Joumard R. (2004), *Transport routier – Parc, usage et émissions des véhicules en France de 1970 à 2025*, INRETS, rapport LTE n° 0420, 133 p.

LET (2004), *Marchandises en ville, Transport et logistique*, présentation du Laboratoire d'économie des transports réalisée lors des « Journées de la DRAST », juin.

McKinnon A.C., Ge Y. et McClelland D. (2004), "Assessing Opportunities for Rationalising Road Freight Transport in the UK Food Supply Chain: Final Report" (<http://www.sml.hw.ac.uk/logistics>).

Ministère chargé des Transports (2007), *Transport de fret et marchés de quotas CO₂*, rapport.

Pény A. (2007), *Note sur le poids lourd de 60 tonnes et les expériences étrangères*, DRAST, ministère chargé des Transports, avril.

Savy M. (2007), *Véhicules utilitaires légers et métiers de la mobilité*, note réalisée pour l'Institut de la Ville en mouvement, avril.

Savy M. (2006), *Logistique et territoire*, Paris, La Documentation française.

SESP (2006), *La demande de transport en 2025, Projection des tendances et des inflexions*, ministère chargé des Transports.

SETRA – CETE Méditerranée (2002), *Transport de marchandises dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien*, étude intermodale, juillet.

SNCF (2007a), *Autoroutes ferroviaires et transfert modal, le point de vue et les enjeux de la SNCF*, note réalisée pour le groupe de travail Transport-Urbanisme-Gaz à effet de serre (TUGES) du ministère chargé des Transports, juin.

SNCF (2007b), *Quels trafics ferroviaires à horizon 2025 ? Quels impacts en termes d'émissions de CO₂ ?*, note réalisée pour le groupe de travail Transport-Urbanisme-Gaz à effet de serre (TUGES) du ministère chargé des Transports, juin.


VNF – ADEME – TL & Associés (2006), *Étude sur le niveau de consommation de carburant des unités fluviales françaises*, étude comparative des modes de transport, janvier.



Sigles et abréviations

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
AFIFT : Agence de financement des infrastructures de transport de France
AFT : Association pour le développement de la formation professionnelle dans le transport
AGECFA : Association pour la gestion du congé de fin d'activité
AOT : Autorité organisatrice de transport
AOTU : Autorité organisatrice de transport urbain
APA : Avant-projet autoroutier
APE : Activité principale exercée
APS : Avant-projet sommaire
APSI : Avant-projet sommaire d'itinéraire
ASF : Autoroutes du sud de la France
BAAC : Bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation routière
BIT : Bureau international du travail
CEESAR : Centre européen d'études de sécurité et d'analyse des risques
CEMT : Conférence européenne des ministres des Transports
CESE : Comité économique et social européen
CETE : Centre d'études techniques de l'équipement
CETUR : Centre d'études des transports urbains
CERTU : Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CESRIF : Conseil économique et social de la région Île-de-France
CFP : Certificat de formation professionnelle
CGI : Code général des impôts
CGPC : Conseil général des Ponts et Chaussées
CIADT : Comité interministériel pour l'aménagement et le développement du territoire
CNR : Comité national routier
CNT : Conseil national des transports
CREDOC : Centre de recherche pour l'étude et l'observation des conditions de vie
CRSA : Commission régionale des sanctions administratives
DADS : Déclaration annuelle des données sociales
DARES : Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques (ministère du Travail)
2R : Deux-roues
DGAC : Direction générale de l'aviation civile
DGDDI : Direction générale des douanes et des droits indirects
DGMT : Direction générale de la mer et des transports
DGR : Direction générale des routes
DIN : Dégrevement pour investissements nouveaux
DIR : Direction interdépartementale des routes

DISR : Délégation interministérielle à la sécurité routière
 DRAST : Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques
 DRE : Direction régionale de l'équipement
 DRTT : Direction régionale du travail des transports
 DSCR : Direction de la sécurité et de la circulation routières
 DTMRF : Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux
 DTT : Direction des transports routiers
 EAE : Enquête annuelle d'entreprise
 EBE : Excédent brut d'exploitation
 EDI : Échange de données informatisées
 ETS : Emission Trading System
 FCOS : Formation continue obligatoire de sécurité
 FIMO : Formation initiale minimale obligatoire
 FNTR : Fédération nationale des transports routiers
 FONGECFA : Fonds national de gestion du congé de fin d'activité
 FRAC : Fonds régional d'aide au conseil
 GIE : Groupe d'intérêt économique
 GNV : Gaz naturel pour véhicule
 Gt-km : Milliard de tonnes-kilomètres
 ICTAAL : Instruction sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison
 IDIT : Institut du droit international des transports
 IGTT : Inspection générale du travail des transports
 INRETS : Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité
 IPST : Indice de production de services de transport
 LET : Laboratoire d'économie des transports
 LOTI : Loi d'orientation des transports intérieurs
 MEDAD : Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables
 MMA : Masse maximale autorisée
 MTETM : Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer
 NAF : Nomenclature des activités françaises
 OD : Origine-destination
 OIT : Organisation internationale du travail
 ONISR : Observatoire national interministériel de sécurité routière
 OPTL : Observatoire prospectif des métiers et des qualifications dans les transports et la logistique
 OTF : Organisation du transport de fret
 OTI : Organismes de transports internationaux
 OTRE : Organisation des transports routiers européens
 NAF : Nomenclature des activités françaises
 PDU : Plan de déplacements urbains
 PIB : Produit intérieur brut
 PL : Poids lourd
 PLM : Poids lourd affecté au transport de marchandises
 PLV : Poids lourd affecté au transport de voyageurs
 PMA : Poids maximum autorisé
 PREDIT : Programme national de recherche, d'expérimentation et d'innovation dans les transports terrestres
 PTAC : Poids total autorisé en charge



PTRA : Poids total roulant autorisé
SANEF : Société des autoroutes du nord et de l'est de la France
SATL : Station d'analyse du trafic lourd
SESP : Service économie, statistiques et prospective (ministère des Transports)
SETRA : Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements
SIREDO : Système d'information de la recherche et des études doctorales
SMPG : Salaire moyen professionnel garanti
SNTL : Syndicat national des transports légers
TIPP : Taxe intérieure de consommation sur les produits pétroliers
TLF : (Fédération des entreprises de) Transport et logistique de France
t-km : Tonnes-kilomètres
TMV : Transport de marchandises en ville
TRO : Tarification routière obligatoire
TRV : Transport routier de voyageurs
TSCA : Taxe spéciale sur les conventions d'assurance
v-km : Véhicules-kilomètres
UFT : Union des fédérations de transport
UNOSTRA : Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles
VP : Véhicule particulier
VUL : Véhicule utilitaire léger

www.strategie.gouv.fr

Centre d'analyse stratégique
18 rue de Martignac
75700 Paris Cedex 07
Téléphone 01 42 75 61 00

Centre
d'analyse
stratégique

Maillon essentiel du fonctionnement des économies modernes, le transport routier de marchandises assure aujourd'hui la grande majorité des transports intérieurs. Il emploie 400 000 conducteurs routiers et, si l'on inclut l'ensemble des fonctions de transport et de logistique, près de 1,5 million de personnes. Or ce secteur se trouve confronté à d'importants défis : la concurrence internationale entraîne une régression du pavillon français et une dégradation de l'emploi, alors même que la hausse du prix des carburants et la lutte contre le changement climatique imposent de nouvelles contraintes aux entreprises.

Pour analyser ces défis, et en réponse à une demande du Premier ministre, le Centre d'analyse stratégique a mis en place début 2007 une mission présidée par Claude Abraham, associant fonctionnaires, universitaires, experts, organisations professionnelles et associations de protection de l'environnement. Tous soulignent la nécessité de mettre en œuvre une régulation « durable » de ce secteur, au double sens du mot : une régulation qui repose sur une vision à long terme et qui concilie protection de l'environnement, développement économique et progrès social.

La réflexion conduit à des recommandations qui embrassent l'ensemble des enjeux : amélioration de la compétitivité, meilleure organisation de la concurrence dans le cadre européen, renforcement des contrôles, réduction des émissions de gaz à effet de serre grâce notamment au report modal, encouragement à la création d'emplois et revalorisation de l'image de la profession.

Le premier volume présente la synthèse de cette réflexion. Le second fournit les analyses détaillées qui ont été menées sur les questions économiques, sociales et environnementales.

