

véhicules utilitaires électriques en raison de leur poids plus important par rapport à leurs équivalents thermiques sera réalisé en vue d'adapter la réglementation ;

• **améliorer les conditions de travail des conducteurs par des modifications de la législation sur l'accueil en entreprise ou plateforme logistique.**

Une analyse sur l'application effective des dispositions du code du travail relatifs aux conditions d'accueil des conducteurs dans les entreprises clientes et centres logistiques sera établie en vue de procéder le cas échéant aux adaptations réglementaires nécessaires ;

• **développer les aires de repos sur les infrastructures de transport.** En vue d'améliorer les conditions de travail quotidiennes des transporteurs, les aires de repos seront développées sur le réseau routier national et leur qualité de service renforcée. Les engagements pris par les sociétés concessionnaires d'autoroutes dans le cadre des contrats de plans seront poursuivis. Sur le réseau routier non concédé, des crédits de l'agence de financement des infrastructures de transport seront réservés pour l'aménagement d'aires de stationnement ;

• **aider au regroupement et à la modernisation du secteur.** Les états généraux ont souligné l'enjeu que constitue la compétitivité du transport routier dans un marché concurrentiel à l'échelle de l'Union européenne. L'adaptation des petites et moyennes entreprises à ce contexte économique constitue un véritable défi. La dispersion du secteur et la surcapacité de l'offre de transport ont été très clairement identifiées comme des handicaps. Un fonds sera constitué dès 2012 pour promouvoir, par des aides financières à l'ingénierie, le regroupement ou la constitution de groupements de petites et très petites entreprises.

Concernant les **mesures relevant d'abord d'un accord entre partenaires sociaux**, les états généraux ont permis d'établir des bases de négociation sur la modernisation de la convention collective, sur les questions relatives à l'évolution des carrières, à la sécurisation des parcours professionnels et à la prévention des conséquences de l'inaptitude médicale ou professionnelle.

La poursuite de ces négociations doit concourir à améliorer l'attractivité des métiers du transport routier de marchandises.

L'Etat poursuivra l'accompagnement des partenaires sociaux pour la concrétisation de ces actions.

Le rapport final des états généraux du transport routier de marchandises peut être consulté sur le site du ministère chargé des transports :

www.developpement-durable.gouv.fr

Structuration des groupes de travail

Groupe n°1 contrat global de performance

MM. Lataste (OTRE) et Grillot (TLF) Coprésidents
M Vancraeynest (CGT), Vice-président

Les commissions thématiques :

- ✓ Régulation économique et juridique du transport routier de marchandises
- ✓ Relations chargeurs transporteurs
- ✓ Compétitivité européenne
- ✓ Image / environnement

Groupe n°2 attractivité des métiers, reconnaissance des qualifications et formation professionnelle

M. Grillot (TLF), Président
M. Dumont (CFDT), Vice-président

Les commissions thématiques :

- ✓ Transmission des savoirs, tutorat et fin de carrière
- ✓ Amélioration de la qualité de vie des personnels roulants pendant leurs missions
- ✓ Amélioration des conditions de travail, préventions des inaptitudes reclassement
- ✓ Évolution des carrières : outils et moyens

Groupe n° 3 rénovation de la convention collective

M. Douine (CFTC), Président
Mme Mesples (OTRE), Vice-présidente.

Organisations participantes

Organisations professionnelles

- ✓ Fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF)
- ✓ Organisation des transports routiers européens (OTRE)
- ✓ Fédération nationale des transporteurs routiers (FNTR)
- ✓ Union nationale des organisations syndicales de transporteurs routiers automobiles (Unostra)
- ✓ Chambre syndicale du déménagement (CSD)
- ✓ Union des fédérations de transport (UFT)
- ✓ Association des utilisateurs de transport et fret (AUTF)

Organisations syndicales

- ✓ Fédération générale des transports et de l'équipement - CFDT
- ✓ Fédération nationale des syndicats de transport - CGT
- ✓ FO Transport
- ✓ CFTC Transports
- ✓ Fédération nationale des chauffeurs routiers
- ✓ Syndicat national des activités de transport et de transit CFE

Direction générale
des Infrastructures,
des Transports
et de la Mer

Direction générale
des Infrastructures,
des Transports
et de la Mer

Mars 2011

Les états généraux du transport routier de marchandises

Les états généraux du transport routier de marchandises (EGTRM), ouverts le 19 janvier 2010, ont été clos le jeudi 10 mars 2011. La synthèse des travaux des partenaires sociaux a été présentée à cette occasion.

Identifier les leviers d'une modernisation durable du secteur

Dans un contexte européen particulièrement concurrentiel, ces états généraux ont été lancés afin de promouvoir une réflexion entre les partenaires sociaux en vue de répondre au double objectif du développement durable et du rétablissement du positionnement économique des entreprises du transport routier de marchandises. Ces travaux ont permis d'établir un constat sur la situation du transport routier et d'identifier les leviers de modernisation durable de la profession prenant en compte ses dimensions économiques, sociales, environnementales et européennes.

Une démarche originale fondée sur l'échange entre partenaires sociaux

Les travaux ont été conduits dans le cadre de trois groupes de travail portant sur **la performance du secteur, l'attractivité des métiers et la formation professionnelle** ainsi que sur la rénovation de la convention collective.

L'originalité de la démarche réside dans son mode opératoire qui a permis à l'ensemble des organisations professionnelles et syndicales de salariés d'échanger, de s'exprimer dans un cadre moins formel que celui des négociations traditionnelles. Chaque groupe de travail était composé de l'ensemble des partenaires, employeurs et salariés, et présidé par eux.

L'État a accompagné ces groupes de travail par un appui logistique et la mise à disposition de l'expertise d'un cabinet juridique.

Imprimé sur du papier certifié écolabel européen



Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

Des préconisations nombreuses pour moderniser le secteur

Le rapport de synthèse des travaux rend compte des réflexions des partenaires sociaux et de leurs préconisations. Il recense près de soixante propositions.

- **Pour le groupe 1, contrat global de performance**, les préconisations visent à répondre à quatre objectifs identifiés comme prioritaires par les participants :
 - amélioration de la compétitivité des entreprises françaises de transport ;
 - égalité des conditions de concurrence en Europe ;
 - restauration de la capacité d’investissement des entreprises françaises ;
 - inscription du transport routier dans le développement durable.

Pour atteindre ces objectifs, le groupe recommande :

- d’améliorer les conditions d’entrée dans la profession et de mieux contrôler le respect des critères requis pour l’exercer pendant toute la durée d’activité de l’entreprise ;
- de parvenir à un rééquilibrage de la relation commerciale en recherchant les outils juridiques permettant une juste rémunération de l’ensemble des prestations réalisées par les transporteurs, sans remettre en cause les contrats-types ;
- d’améliorer la compétitivité des entreprises françaises en les aidant à mieux se positionner sur le marché communautaire par diverses mesures visant à :
 - ✓ favoriser le regroupement des petites entreprises en vue de leur faire acquérir une taille critique,
 - ✓ harmoniser les règles relatives au temps de travail,
 - ✓ supprimer les discriminations fiscales et à harmoniser la fiscalité des carburants,
 - ✓ défendre les intérêts des opérateurs français dans les instances communautaires ;
- de renforcer l’efficacité environnementale et l’image de marque du transport routier de marchandises : accompagnement des entreprises dans le développement de pratiques vertueuses, étude de l’impact économique et social de la « fiscalité verte », sécurisation de la répercussion des taxes pour une meilleure concurrence, meilleur encadrement des interdictions locales de circuler, mise en cohérence des normes relatives aux poids et dimensions des véhicules de transport routier, amélioration de la sécurité routière, mise en œuvre d’une véritable politique de logistique urbaine.

■ Pour mener ses réflexions, **le groupe 2, attractivité des métiers, reconnaissance des qualifications et formation professionnelle**, a procédé à un état des lieux pour comprendre la perte d’attractivité des métiers du transport routier et des activités auxiliaires du transport, sans se cantonner au seul métier de conducteur. Le groupe s’est aussi naturellement intéressé aux questions de formation professionnelle.

Les préconisations du groupe, pour une part importante, seront concrétisées par les partenaires sociaux en Commission paritaire nationale professionnelle de l’emploi et de la formation professionnelle (CPNE).

- En matière de tutorat, plusieurs mesures ont été prises dans l’accord sur la formation professionnelle et l’emploi du 1er février 2011 pour valoriser la mission des tuteurs ; d’autres le seront, avec la même finalité, pour la mission des maîtres d’apprentissage.

- Les travaux du groupe ont également porté sur la reconnaissance des qualifications ; à ce titre, la (CPNE) mènera une réflexion approfondie sur la validation des acquis de l’expérience (VAE).

- Les partenaires sociaux se sont fixés pour objectif d’améliorer la qualité de vie des personnels roulants pendant leur mission, tant pour les conditions d’accueil sur les aires de stationnement que pour les équipements sanitaires, d’hygiène et de repos ou pour l’hygiène alimentaire.

- Parmi les éléments significatifs d’attractivité des métiers, les partenaires sociaux ont retenu l’amélioration des conditions de travail, la prévention des inaptitudes et les mesures facilitant le reclassement.

- L’attractivité des métiers passe également par la mise en œuvre de mesures pour fidéliser les personnels, leur donner des perspectives d’évolution de carrière en créant des passerelles entre les emplois et/ou les secteurs d’activité du champ conventionnel et sécuriser leur parcours professionnel. La question de la rémunération (niveau, structure et lisibilité) a été abordée, et unanimement considérée comme devant être prise en compte parmi les éléments d’attractivité des métiers et figurée parmi ceux traduisant la reconnaissance des qualifications.

- La méconnaissance de la réalité du contenu des activités et des métiers du transport, de la logistique et des activités auxiliaires du transport contribue à ne pas les rendre attractifs. Dès leurs premiers échanges, les partenaires sociaux sont convenus de mettre en œuvre un plan de communication, afin de mieux faire connaître ces activités et métiers, et mieux faire valoir leur importance dans la vie économique et sociale du pays.

■ **Le groupe 3** des états généraux porte sur la **rénovation de la convention collective** dont le rédactionnel n’est plus en conformité avec les dispositions législatives et réglementaires et dont la structure est complexe, notamment du fait de la diversité des activités et métiers entrant dans son champ d’application. Dans cette perspective, une mission d’assistance a été confiée à un cabinet d’étude juridique afin de procéder à l’audit de cette convention.

A l’issue de cette mission d’audit, les partenaires sociaux sont convenus de :

- restructurer la convention collective, en simplifiant son architecture ;

- procéder à la réécriture de la convention collective au regard de propositions faites par le cabinet d’audit, à la fois sur la sécurisation juridique et sur la méthode de travail ; cette mise en conformité touchera également les dispositions relatives à la retraite et à la prévoyance ;

- mettre à jour les nomenclatures d’emplois et les classifications en supprimant les emplois obsolètes, en intégrant de nouveaux emplois et en aménageant le contenu de certains autres ;

- ouvrir la réflexion sur la structure de la rémunération.

Les états généraux : une étape clé dans le processus de développement durable du transport routier de marchandises

Deux catégories de préconisations sont ressorties : celles qui relèvent de la responsabilité de l’Etat et celles qui dépendent d’un accord entre partenaires sociaux. Ces pistes d’actions doivent maintenant être concrétisées. Elles constituent la feuille de route pour la modernisation du secteur au cours des prochaines années. Dans cet objectif, le secrétaire d’Etat aux transports a décidé de mettre en place un **comité de suivi des préconisations issues de cette démarche**. Il est chargé d’établir à intervalle régulier un bilan de l’état d’avancement pour chacun des chantiers ouverts.

D’ores et déjà, **l’Etat a décidé d’engager les actions suivantes** :

- **renforcer le contrôle des conditions d’exercice de la profession, en particulier le contrôle de la capacité professionnelle**. L’Etat poursuivra l’effort entamé dans l’équipement et la modernisation des services de contrôle. D’une part, la coordination entre les différents corps de contrôle dans le cadre d’une meilleure animation interministérielle sera développée ; d’autre part, une politique de ciblage des contrôles sera définie. Elle visera les entreprises les plus infractionnistes, le respect des charges autorisées, la lutte contre le travail illégal et le contrôle du cabotage ;

- **simplifier les démarches administratives des entreprises**. Un travail est engagé avec le ministère chargé du budget en vue de simplifier les démarches de transmission administratives des documents comptables et fiscaux ;

- **réécrire les contrats types**. En vue d’améliorer et de faciliter les relations chargeurs transporteurs, une réécriture des contrats types sera engagée avec les professionnels en vue de les rendre plus opérationnels ;

- **mettre en place un dispositif permettant une juste rémunération des temps d’attente et des prestations annexes**. L’amélioration de la rentabilité et le renforcement de la compétitivité des entreprises de transport nécessite la rémunération de l’ensemble des prestations qu’elles réalisent. La mise en place dans le respect du caractère contractuel des relations chargeurs / transporteurs d’un dispositif d’ordre public visant à assurer une rémunération des temps d’attente et des prestations annexes participe à cet objectif ;

- **promouvoir une logistique urbaine durable en favorisant le développement du véhicule électrique en ville par l’adaptation de la réglementation**. Un inventaire des contraintes réglementaires qui freinent le développement des