

# **En 50 ans le transport routier de marchandises a fait l'union européenne**

Dialogue

**Par Christian Reynaud et Patrice Salini**



**N**otre dialogue, commencé il y a près de 50 ans, se poursuit ainsi, par un échange autour du transport routier de marchandises. Décrié, critiqué, parfois caricaturé, ou caricatural, auteur de convulsions multiples au grès d'évènements souvent extérieurs, le transport routier a souvent été la cible plus que le partenaires des politiques publiques. On ne reviendra pas ici sur ces discours inconséquents qui appelaient à sa régression, mais au contraire sur un cheminement complexe, tortueux au cours duquel il a joué finalement un rôle majeur de conquête de l'espace européen. Désormais confronté à l'objectif majeur de la décarbonation, le transport routier demeurera un acteur majeur en cette première moitié de siècle.



# Introduction

La construction européenne a entraîné une forte augmentation des échanges entre les pays membres, particulièrement durant les premières phases de l'intégration.

Cette croissance des échanges intra-européens s'est accompagnée d'une hausse parallèle des échanges avec le reste du monde.

Parmi les différents modes de transport, c'est surtout le **transport routier** qui a connu une croissance spectaculaire, tandis que le rail et les autres modes ont stagné relativement.

## **L'IDÉE CENTRALE : « LE TRANSPORT ROUTIER A FAIT L'EUROPE »**

Les auteurs soutiennent que le transport routier a été le principal moteur concret de l'intégration économique européenne. Il a permis de répondre rapidement aux besoins croissants d'échanges malgré :

- des réglementations nationales souvent inadaptées ;
- l'absence d'une véritable stratégie européenne des transports dans les premières décennies.

## LES LIMITES DE LA POLITIQUE COMMUNE DES TRANSPORTS

Dès le traité de Rome, l'idée d'une Politique commune des transports (PCT) était prévue. Cependant, les États membres sont restés attachés à leurs politiques nationales, notamment pour les transports de voyageurs et les services publics.

Les propositions de la Commission européenne ont longtemps rencontré peu de soutien politique.

Cette situation a conduit au **recours en carence de 1985**, qui dénonçait l'inaction des institutions européennes dans ce domaine.

## LES PROGRÈS RÉALISÉS À PARTIR DES ANNÉES 1980

Des efforts de libéralisation et d'harmonisation ont progressivement été mis en œuvre à la fin des années 1980.

L'Union européenne a également soutenu :  
le développement du transport ferroviaire ;  
le financement de grandes infrastructures ;  
l'intégration des pays d'Europe centrale et orientale après l'élargissement à l'Est.

## LES APPORTS DE L'UNION EUROPÉENNE

L'Europe a contribué à :

- la création de nouveaux réseaux routiers et ferroviaires ;
- l'amélioration des normes environnementales ;
- l'intégration économique rapide des pays d'Europe centrale.

Cependant, les émissions de CO<sub>2</sub> liées aux transports demeurent un défi majeur.

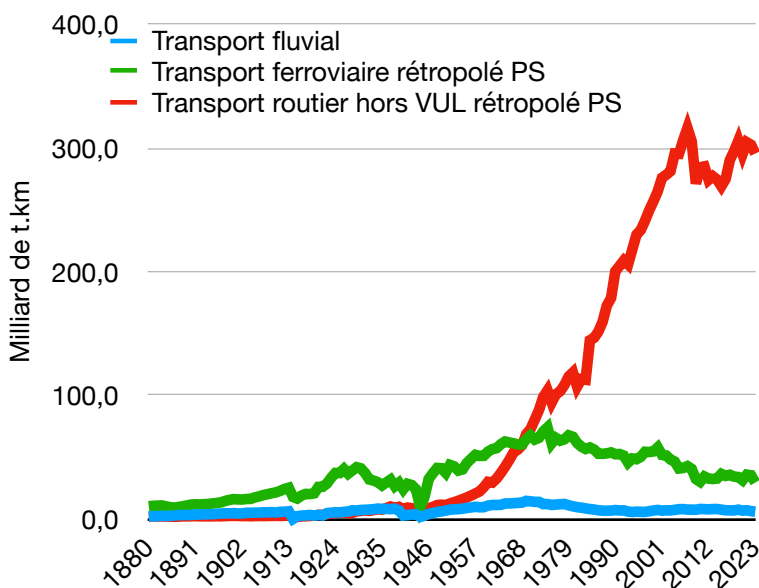
*Ce texte défend l'idée qu'une compréhension pertinente de l'histoire des transports européens nécessite d'aller au-delà des statistiques et de s'intéresser aux négociations, aux conflits et aux décisions politiques qui ont façonné cette évolution. Les témoignages des acteurs de l'époque sont présentés comme essentiels pour comprendre comment le transport routier est devenu un élément déterminant de la construction européenne.*

*C.R.*

# Observateur puis acteur d'un changement

*Christian : Patrice Salini tu as été à la fois observateur, historien et acteur de la politique des transports et il est aujourd'hui important de s'interroger sur l'avenir du transport routier,*

## Le transport sur le sol français depuis 1880



*qui a toujours surpris par son dynamisme pour suivre une croissance des échanges liée*

*à l'ouverture des marchés que l'on connaît depuis plus d'un demi-siècle.*

*Et comme toujours, un éclairage prospectif ne peut se faire sans un retour sur un passé dans un contexte réglementaire qui ne favorisait pas particulièrement le développement de ce mode, particulièrement complexe avec des restrictions dans la création d'entreprises, des contingentements sur les autorisations de transport, une tarification « obligatoire », sans compter toutes sortes de dispositions pour limiter la concurrence avec le transport ferroviaire. Une situation paradoxale d'une activité contrainte alors que les besoins et la demande explose, tant en transport intérieurs qu'en transport international.*

*Il est bien clair que cette situation ne pouvait durer car elle incitait à contourner la réglementation au point de devoir protéger le transport routier contre ses excès. Ils se traduisaient par des conditions de travail inacceptables, et la multiplication de phénomènes de sous-traitance, à des PME souvent individuelles particulièrement vulnérables : Une face moins glorieuse du transport routier.*

*Tes courbes historiques reconstituées montrent bien l'ère du transport routier succédait à celle du ferroviaire et de la voie navigable.*

*Mais le transport routier est devenu un peu le mal aimé des politiques de transport qui*

*s'efforcent de rétablir l'image d'un mode ferroviaire (ou VN) plus compétitif, l'argument de l'émission de CO2 les confortant dans cette orientation, pour diminuer l'impact du transport sur l'environnement.*

*On a donc eu un double phénomène concernant le transport routier, du fait d'une réglementation excessive et inadaptée qui ne permettait pas son adaptation à une demande en forte croissance, qui se traduisait par un dualisme dans la profession et une multiplication des intervenants dans la chaîne de transport, ayant chacun leur propre réglementation.*

*En effet une distinction s'opérait entre ceux qui bénéficiaient d'une sorte de rente du fait de restrictions à l'accès dans la profession, et des sous-traitants, qui était souvent des entreprises individuelles et des PME opérant dans des conditions de concurrence très difficiles.*

*L'ouverture du marché international n'a pas arrangé cette situation, puisque les grands groupes n'ont pas tardé à s'implanter à l'étranger, ayant recours à du personnel et des chauffeurs dont le coût était inférieur, pour accroître la pression sur les petits transporteurs nationaux.*

*Concernant la multiplication des intervenants, elle provenait aussi en partie de la réglementation qui fractionnait la succession des opérations dans la chaîne logistique,*

*opérations physiques de groupage et manutention, dans les entrepôts, les ports ou les gares, ou bien des opérations commerciales, comme l'affrètement, la déclaration en douanes, le transit EAE*

*Tu te rappelles bien les difficultés rencontrées pour la création des comptes de la nation avec toutes ces dénominations d'entreprises de l'EAE (Enquêtes Annuelles obligatoire des Entreprises), distinguées par mode le plus souvent, avec leur associations professionnels qui pouvaient encore se démultiplier par types d'acheminement, réfrigéré ou non, produits périssables ou produits dangereux etc...*

Une majeure partie de leurs chiffres d'affaire se retrouvait alors dans le poste de sous-traitance que l'on essayait d'explorer par type d'activité, pour cerner l'activité principale au sens de l'INSEE.. L'INSEE appréciait sans doute de bénéficier de nos compétences pour les analyses, et j'ai été moi-même rapporteur de la Commission Nationale de ce que l'on appelait les Auxiliaires et qui regroupaient en fait des représentants de toutes ces professions, au sein du CST (*Conseil Supérieur des Transports*)

*L'ouverture internationale avec des chaîne souvent plus longue, compliquait encre les choses en multipliant les intervenants et posant, la question, considérée à l'époque comme essentielle pour nos exportations de*

services, de mode de ventes CAF (Coûts Assurances, Fret inclus) ou FOB (Free On Board) ; la vente CAF permettait un meilleur positionnement des opérateurs Français.

Au niveau de l'Europe on ne peut pas dire que la situation se décantait rapidement, puisque la CEE tardait à mettre en place une politique Européenne, et que en matière de réglementation interne, la France n'avait pas à envier celle des pays voisins souvent encore plus contraignantes. Tes propositions sont vite apparues comme celle d'un précurseur dans ce domaine.

Dans une première partie peux-tu Patrice recadrer rapidement ce débat dans une perspective historique et nous décrire quelle la situation au début des années 80.

Une segmentation étrangère parce que plus dictée par la protection du ferroviaire de transport que par le développement d'un mode nouveau.

Inextricable parce car particulièrement prolix, suivant les types de transports voire les lieux de transports ; il est difficile d'y trouver une logique, et peu la comprennent ou même la connaissent.

Contournée par la croissance des besoins est telle que des solutions de contournement sont mises en place, avec notamment la mise en place de locations de sous-traitance, ce qui parfois déclenche un surcroît de réglementation de contrôle de la part des

*contrôleurs du Ministère, de la police pour les temps de travail, et des préfets pour sanctionner les entreprises, notamment pour des questions de sécurité.,*

*Peux-tu Patrice nous donner les principales caractéristiques d'une évolution historique, pour comprendre comment on est arrivé à une situation « aberrante » où la réglementation est en contradiction avec un développement du transport routier qui doit répondre aux besoins d'une demande en forte croissance.*

*Puis peux-tu nous décrire cette situation dans ses différentes composantes, qui sera pour nous un point de départ d'une longue transition ?*

*Mais avant de poser les premières questions devant aboutir à notre éclairage prospectif peux-tu nous introduire les grandes caractéristiques de l'évolution du transport routier sur le long terme.*

## **Des déterminants puissants : de la crise au malthusianisme**

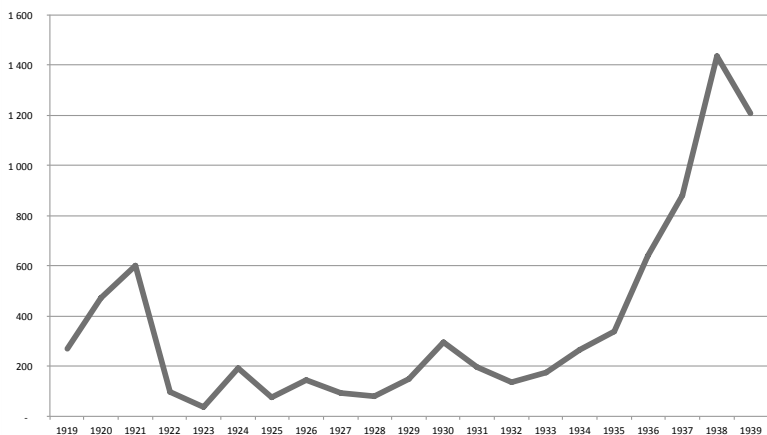
### **LA CRISE FERROVIAIRE DES ANNÉES 1930**

**Patrice :** Il faut bien comprendre que la question routière est largement déterminée – chez nous comme dans d'autres pays, par

l'histoire des chemins de fer, et en particulier par la grande crise des années 1930.

Pour schématiser la grande crise se traduit par un repli du trafic, et singulièrement de certains produits lourds. Dans le même temps les modes concurrents, voie d'eau et route bénéficient de leur modernisation (moteurs, routes, conditions de roulage, etc..). Ils sont donc plus « compétitifs ». C'est l'époque par exemple où des services routiers commencent à se revendiquer plus rapides que le rail ! Or, le rail fonctionne alors (il conservera longtemps cette particularité) avec une tarification dite « ad-valorem ». En gros les produits paient leur transport en fonction de leur valeur. Ce système confronté à une moindre demande, et une concurrence accrue, produit une double perte des recettes : celle couvrant les coûts fixes (moindre demande et concurrence fluviale), et celle correspondant aux produits à forte contribution (« écrémage » du trafic par la route). Du coup entre 1926 et 1936 la perte de part de marché du rail est de 15 % environ dont au moins 8 au profit de la route sur un marché en repli d'environ 10 %. Bref, cela provoque des déficits atteignant (globalement) 45 % du chiffre d'affaires des compagnies ferroviaires en 1936 !!

Subventions aux chemins de fer en Francs constants 1901



## RÉFLEXE MALTHUSIEN

La réaction des têtes pensantes du transport et des politiques va se décliner en trois ou quatre idées :

- a) il faut sauver le patrimoine national ferroviaire
- b) la concurrence des autres modes est déloyale (thème qui deviendra récurrent)
- c) il faut trouver une solution.

Ce thème devient alors politique et oppose les partisans de la « *nationalisation industrielle* »,

- voir le rapport de Jules Moch<sup>1</sup> réclamant la déchéances des grands réseaux - à ceux qui rêvent d'une coordination entre les modes, et se réfugient dans un réflexe protectionniste. Manquant cruellement de données sur la route et son parc réel, on imagine des instances de répartition du trafic entre modes selon des critères économiques... Ces structures perdureront longtemps avec les Comités départementaux des transports. Tu te souviens aussi des Comités spécialisés créés entre les années 1949 et 1960 (CNR, CNCT, CNLVI). Ces organismes définissent des méthodes de calcul de coûts communes et des règles professionnelles strictes, permettant à l'État et aux entreprises de s'accorder sur des tarifs et des pratiques harmonisés sur tout le territoire. Et tu te souviens de l'Union des Offices des Transports et des PTT.

Mais pour revenir à cette « *coordination amiable* », elle est bien entendu impraticable, et on débouche assez vite sur les premiers « décrets de coordination » que dénonce d'ailleurs en 1938 l'Union Nationale des Transporteurs Routiers qui déclare : «*rejeter*

---

<sup>1</sup> Rapport n° 2187, déposé le 6 juillet 1933. « Rapport fait au nom de la commission des travaux publics sur le projet de loi tendant à modifier le régime financier des voies ferrées d'intérêt général (modification de la convention de 1921) ». Un énorme somme.

*en totalité les nouveaux décrets sur la coordination», pour eux contraires à la loi du 19 avril 1934 et à la liberté du commerce.*

## **LA COORDINATION : UNE INSPIRATION TENACE**

J'arrête là mon exposé historique. En gros l'idéologie fabriquée dans la crise demeurera au cœur des décisions d'après guerre... et inspirera la politique des transports pendant 50 ans. Ne pouvant coordonner de manière amiable on administre les transports. Pour le routier ça veut dire le contingentement (avec la définition de zones courte, moyenne et longue correspondant à des règles différentes), la tarification obligatoire (ce fut long et partiel.. et déboucha en 1959) calquée sur les tarifs ferroviaires (!), et progressivement des règles spécifiques (sécurité, social, poids et dimensions, etc..) dont certaines deviendront éventuellement conflictuelles, et une évolution de la fiscalité (accises, taxe à l'essieu etc..). N'oublions pas qu'on en a profité pour prolonger le système administratif et toucher aussi bien la location de véhicules, que l'affrètement, etc. Il faut bien comprendre à ce stade que le système qui s'est constitué est extraordinairement complexe.

Le **rapport Rueff-Armand**<sup>2</sup> (1960) qui y consacre un chapitre entier, relève le nombre très important de textes publiés depuis 1934 : on parle en 1959 de 26 lois et ordonnances, 88 décrets, 95 arrêtés, et 425 circulaires. S'agissant du contingentement, y compris en Zone Longue, il parle de système archaïque, et décrit les dérives du système. Il préconise de s'en séparer.. mais manifestement est extrêmement prudent.

## LES TARIFS ET LES PRIX

Mais sur le fond il préconise de substituer à ces barrières réglementaires artificielles et spéculatives une **politique de « vérité des prix »** et de déperéquation tarifaire. Il croit objectivement plus aux vertus de la Tarification Routière Obligatoire (TRO) - dont c'est la naissance (décret du 30 juin 1961<sup>3</sup>) - qu'au contingentement.

En fait cette création semble initialement encore virtuelle : la Commission des Comptes des Transports de la Nation (CCTN) prétendait en 1963 que les tarifs étaient

---

2 Rapport du Comité institué par le décret n° 59-1284 du 13 novembre 1959 pour examiner les situations de fait ou de droit qui créent des obstacles injustifiés à l'expansion économique.

3 Rendant la TRO légalement obligatoire.

libres ! La mise en oeuvre n'a donc pas été immédiate.

Rappelons ici que cette TRO nationale - comme plus tard la tarification routière au sein de la Communauté Européenne, est conçue en 1968<sup>4</sup> - après une tentative trop rigide - comme un système « *à fourchette* », c'est à dire comprenant un tarif minimum et un maximum (en pratique le minimum est fixé à 23 %<sup>5</sup> en dessous du tarif de référence fixé par le CNR).

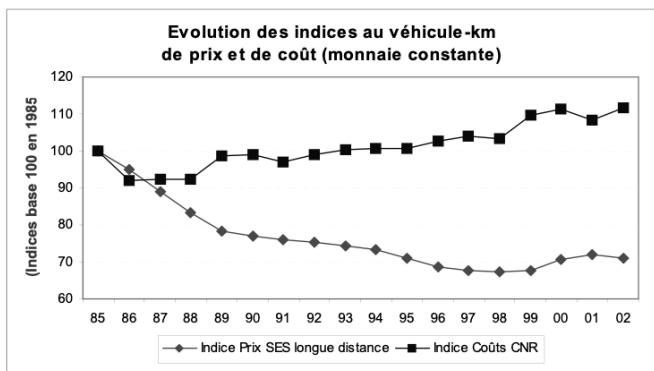
Cet apport est en fait un assouplissement demandé par les transporteurs eux-mêmes. Le contrôle des prix (partagé entre le CNR {via les GPR}, et l'Etat {rares entreprises non adhérentes aux GPR} se fait donc sur les minima. Mais face à cet régulation des prix, personne ne disposait alors de véritable outil d'observation des prix comme le regrettait en 1970 la CCTN ! Tu te rappelles sans doute, qu'à la suite de l'abandon de la TRO, nous avons dû mettre en place à l'OEST un **indice des prix kilométriques** de transport routier en charge complète, qui « hérissait » nos statisticiens trop habitués à construire des indices à la tonne.km par chapitre NST. C'est grâce à cet indice conjoncturel que nous avons pu mesurer l'érosion des prix presque en temps réel après 1988 et pressenti

---

<sup>4</sup> Décret du 16 mars 1968

<sup>5</sup> Précisément +ou- 5 crans. Voir plus loin

l'importance du phénomène. On le voit nettement sur les courbes d'évolution des prix et des coûts.



Mais faire vivre un tarif obligatoire impose de suivre les prix de revient... et donc de procéder par enquête. Le ministère l'a fait pendant au moins 20 ans<sup>6</sup> (à la Direction des Transports terrestres), ne serait-ce que pour pouvoir « juger » des chiffres du CNR, et discuter avec le ministère de l'économie. Je ne te cache pas que les divergences

---

<sup>6</sup> <https://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.html?id=Temis-0011582&requestId=4&number=21>

interministérielles portaient essentiellement non sur les coûts unitaires des unités d'oeuvre, mais sur la productivité, donc in fine sur le kilométrage parcouru par an. Ce qui amenait à transiger - en période de forte inflation - sur le « nombre de crans » d'augmentation de la TRO par arrêté commun.

Ces « crans » ayant la valeur (étonnante) de  $\exp(1/40)$ , soit +2,531 % à la hausse, permettaient de créer une multitude de barèmes par simple multiplication à partir d'un **barème de base** (une courbe ou droite génératrice). Ce système avait été « décalqué » du « clavier » de la SNCF.

Outre qu'elle ne s'appliquait pas à tous les transports (critères de taille des envois, marchandises exclues<sup>7</sup>, conventions tarifaires etc..), la TRO demeurait assez loin de la « ***vérité des prix*** ». Elle intégrera de forts restes « ad-valorem », et reposait sur système complexe doté de classes tarifaires distinctes, tenant compte de la densité des produits et collait aux tarifs ferroviaires. Elle était dotée d'un distancier qui n'a pris en

---

<sup>7</sup> Etaient exclus : Les envois de moins de 3 tonnes ou sur des distances inférieures à 200 km, les transports spéciaux : déménagements, citernes, bennes ou convois exceptionnels, et le secteur des denrées périssables sous température dirigée.

compte que tardivement le réseau autoroutier en cours de déploiement.

Bref, je sentais que l'on s'éloignait de la réalité de la concurrence et des coûts de transport proprement dit.

## **TARIF DE PROTECTION, MAIS DE QUI ?**

***Christian** : Tout ce que tu dis là Patrice est extrêmement dense et montre combien cette réglementation routière à capté pendant de nombreuses années l'attention d'économistes et de décideurs qui s'efforçaient d'apporter une modification sans remettre véritablement en cause l'architecture d'ensemble : l'histoire de la TRO en est une parfaite illustration. Combien de temps et de textes a-t-il fallu pour que l'on se parle de « vérité » des prix et que l'on se lance dans une analyse pertinente des coûts alors que cela aurait dû être un préalable à toute réflexion tarifaire . L'idée d'y associer la profession semble alors avoir été une idée intéressante, sauf que cela compliquait encore tout le dispositif de gestion du secteur. De plus la tarification avait un lien rapide avec le « dumping social », dès que les conditions devenaient plus difficiles : l'ajustement se faisait en partie sur des temps de conduite excessifs, ayant des conséquences sur la sécurité. Les nombreux décideurs et experts n'arrivaient à trancher et adopter une solutions claires : ils ont toujours*

*agi à la marge, sans que cela signifie nécessairement un progrès.. Les approches théoriques n'ont jamais fait preuve de leur efficacité dans ce monde qui relève souvent plus de la sociologie des comportements, et des organisations que de l'économie : les plus doctes positions ont souvent été les moins efficaces, et il faudra attendre que l'organisation de la profession elle-même, complexifiée par une réglementation inadaptée, retrouve plus de fluidité pour rétablir des modes de tarification mieux adaptés au transport routier. Concernant la TRO il est intéressant de noter que restant en partie dans le milieu routier elle a joué un rôle de formation des PME pour fixer leur prix, eux qui se retrouvaient souvent fonctionner à perte sur des opérations sans s'en rendre compte.*

**Patrice :** Je ne partage pas cette thèse de la « *formation* » d'une profession archaïque. Les routiers, *plus que les cheminots*, savaient à mon sens ce qu'est in fine un prix de revient, et la « *corde de rappel* » qu'est le banquier existait. Ce qui est vrai c'est que, comme l'agriculture aujourd'hui, le revenu net du travailleur indépendant n'était pas toujours satisfaisant, et que les périodes de crise pouvaient être ravageuses : ce qui était en cause était surtout à mon sens l'absence de fonds de roulement (suffisant) plus que la

vente à perte. Mais on touche là à un problème permanent du transport. Il faut consolider des flux dont le revenu (kilométrique) est hétérogène en fonction des déséquilibres de trafic. La concurrence ne se fait pas ici traditionnellement en fonction de l'offre et la demande, mais directement en fonction du nombre d'opérateurs (offreurs) sur le marché, et leurs opérations antérieures et possiblement postérieures. D'où les discours sur la surcapacité structurelle des transports. En effet, le transport devant gérer des déséquilibres, ne peut le faire qu'en surcapacité. D'où l'armée de réserve des indépendants, et l'industrialisation possible des flux réguliers et équilibrés.

Les cheminots ont - depuis grosso-modo 130 ans au moins - suggéré l'idée que le marché mettait en concurrence des entreprises archaïques se vendant au coût marginal et des entreprises capitalistiques ferroviaires devant extraire une contribution pour financer les coûts fixes. Je crois cette idée un peu simpliste. Et de toutes façons - hormis sur le marché de ce qu'était jadis le coupage ferroviaire, et peut-être le combiné rail route - le rail ne peut plus se positionner actuellement sur le marché spot.

## LES CONTINGENTS DE LICENCES ET LEUR DÉPÉRISSEMENT PROGRESSIF

Le souvenir que j'ai de la fin des années 1970 est aussi celui de ce qu'on a appelé la ***suppression des titres de camionnage***, et la « ***banalisation des zones courtes*** ».

Ces textes réglementaires ont été pris sous l'égide du Ministre Joël Le Theule en 1979 qui reprend alors le raisonnement du rapport Rueff-Armand.

## LA FRANCE SE MET EN MARGE DES RÈGLES EUROPÉENNES EN 1975

Pour clore la description du paysage réglementaire avant 1981, il faut ajouter la fameuse « **Circulaire Cavaillé** » (25 juin 1975) qui était régulièrement dénoncée par les syndicats ouvriers et les partis de gauche. A la suite de la publication en 1969 d'un texte fondamental au sein de la Communauté, : Le **Règlement communautaire européen n° 543/69**, réglementant les temps de conduite et de repos des chauffeurs routiers et instaurant les chronotachygraphes, et des protestations patronales, la Circulaire Cavaillé a introduit des tolérances administratives considérables. Ce texte pouvait sembler contraire au droit européen, mais également incohérent par rapport aux objectifs affichés des gouvernements précédents.

## Les écueils des politiques « réflexe » : inefficacité et rentes

De cette longue période de 1930 à la fin des années 1970 j'avais tiré plusieurs leçons. D'une part le système s'est voulu protectionniste et malthusien, mais il n'a pas vraiment protégé le rail. En revanche il a créé des **rentes** (valorisation des licences de transport, rentes tarifaires, sous-traitance protégée par le tarif obligatoire). En fait on a créé de nombreuses façons de contourner les contraintes, et dû, progressivement assouplir le carcan. Le résultat est tout de même assez caractéristique : le système réglementaire a de fait favorisé le dualisme du secteur (émergence de tractionnaires sans licences), empêché sa structuration (croissance interne impossible, croissance externe nécessaire), et fait proliférer une complexité organisationnelle et réglementaire.

Cette situation n'était, ceci dit, pas le propre de notre pays : tous les pays industrialisés ont choisi ce chemin réglementaire avec ou sans excès. La seule grande différence qui existait alors, est celle entre les pays « peu denses » qui réglementaient des lignes (USA, Canada) et ceux plus denses qui ont défini des logiques de zones. L'international dans cette affaire, relevait de la même logique

contingentaire gérée dans le cadre d'accords bilatéraux. Ce qui généra de nouvelles adaptations surréalistes comme les « autorisations de transport intérieur d'encadrement » .. mais passons. J'avais donc dès 1978, puis plus précisément et activement à partir de 1981, prêché pour une sortie de ce système que je croyais coûteux, inefficace, qui ne protégeait par le rail, mais structurait un secteur routier dual !!

**Christian :** *Cette dualité est un aspect essentiel du transports qui dans un premier temps agit au niveau national de manière plus visible, mais qui va aussi jouer en transport international sans, que l'on en suive très facilement les contours.*

*Dans le prolongement de cette réflexion on peut aussi parler de manière plus générale d'une sous traitance qui se généralise et enforce la dualité du secteur, les plus petites entreprises travaillant pour les plus grosses, pour le dire simplement; une double peine pour beaucoup de PME routières ? Être PME indépendante, liée ou pas à un commissionnaire ou accréditée auprès de chargeurs, ou bien être Entreprise Individuelle « de location » sous-traitante, possédant, ou pas, son camion : toute une diversité de contrats, une graduation dans cette dualité qui nous avait aussi conduit, Patrice, à réfléchir*

*sur l'avantage de l'organisation en coopératives pour les petits transporteurs.*

*Et de fil en aiguille on arrive au travail que tu as initié en t'attachant directement à la tête du systèmes, c'est-à-dire aux grands groupes qui eux aussi ont été très présents avec les représentants des organisations professionnelles et syndicats, dans les discussion que nous avons pu avoir au Plan, lors des rencontres annuelles des différents groupements de transports, ou bien dans nos locaux de l'OEST : je me souviens de 4 grands patrons du transport, parmi lesquels Guy Crescent patron de Calberson, filiale de la SNCF, une personnalité très forte qui s'était faite après avoir commencé comme « huileur », avec beaucoup d'autorité et que nous étions parmi les rares à avoir rencontré, mais aussi de Jean Claude Berthod de Danzas plus facile d'accès et ayant du plaisir à parler transport dans des bistros près de la rue Martignac, et de Delsaux de Gefco, à la tête d'une grande entreprise familiale. Par la suite sont venus des patrons de plus jeunes générations dans le domaine de la location ou de la logistique.*

*Tout cela laisse à penser que tu as sur ce point un regard particulier, que beaucoup de chercheurs en transports n'ont pas, ou n'ont pas eu l'opportunité d'avoir.*

*D'une manière plus générale on peut d'ailleurs rappeler combien l'analyse du*

secteur, et en particulier l'analyse économique passionnait les représentants de la profession que l'on retrouvait dans différentes enceintes, manifestations annuelles où j'ai fait je ne sais plus combien d'introductions , rappelant les dernières données économiques et statistiques de leurs domaines particuliers, dans les groupes du plan, au CST puis CNT. A l'OEST nous présentions régulièrement avec P Selosse, comme tu le rappelais, les courbes dessaisonnalisées de leur activité du passé récent pour discuter des projections à court terme sur la base de séries trimestrielles, avec en appui si nécessaire de données mensuelles voire hebdomadaires. Et ces projections étaient analysées 3 mois plus tard au regard de leurs réalisations pour en réfléchir sur les écarts et recommencer l'exercice pour le trimestre suivant. Un point qui nous intéressait particulièrement était la détection de ce que nous pourrions appeler d'indices « précurseurs » de changement de tendances pour le transport ainsi que pour l'économie.

Dans le cadre du IX eme plan, face à une SNCF qui souhaitait imposer son approche de projection, économétrique et globale, selon nous discutable, (par-delà les tests statistiques), nous avons fait adopter une démarche plus originale avec les professionnels de la route et du fer qui consistait en une approche sectorielle

*( projections par une douzaine de grands types de trafic), doublée d'une expertise professionnelle. Nous avons montré que si le potentiel transportable était bien en baisse en France, du fait du recul des pondéreux, une vigoureuse croissance du transport international de produits divers entraînait la continuation d'une hausse globale de ce potentiel : la suite a montré que l'analyse était pertinente et que certains changements structurels du marché, pour le routier et le fer ne pouvaient être saisi par des modèles globaux. La encore tous ces travaux sont restés dans le domaine de la littérature « grise » même difficile à trouver dans les archives du Ministère.*

*Patrice peux-tu alors approfondir cette question de dualité et nous donner des illustrations de ces collaborations avec la profession routière pour une meilleure connaissance du secteur.*

## **LE DUALISME**

**Patrice :** Tu mets le doigt sur un des sujets sur lesquels j'ai travaillé pendant pratiquement 30 ans.

Il est en effet passionnant, puisque nous avons parallèlement ce que j'ai appelé le dualisme, qui s'appuie sur une armée de réserve de tractionnaires, désormais pour partie gérés par des plate-formes, et un

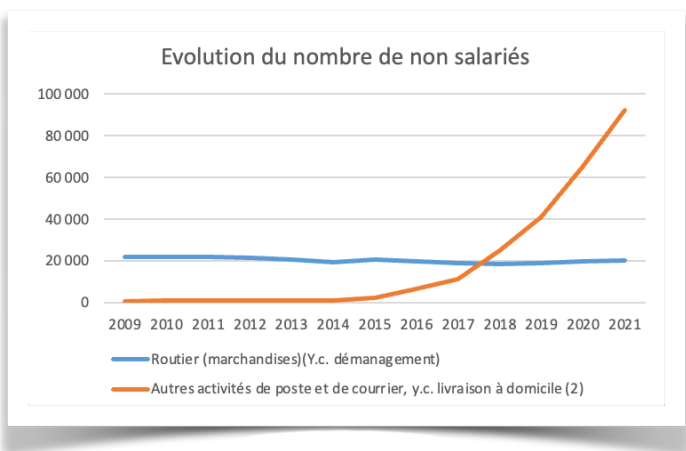
secteur de plus en plus concentré autour de grands groupes multi-métiers dont certains sont gigantesques. D'ailleurs il est assez intéressant de voir que si en 1954 il n'y avait que 66 % environ de salariés dans l'ensemble de la Branche Transport (dans son ensemble), on s'est retrouvés dans les années 2020 avec un retour massif des micro-entreprises (selon le vocable actuel).

Notre collègue Sergio Bologna a d'ailleurs parfaitement décrit ce phénomène<sup>8</sup>. Il faut bien voir qu'il y a derrière cette articulation entre grandes firmes organisatrices et micro-entreprises différentes gradations dans les modes d'organisation, et des stratégies parfois fluctuantes, entre sous-traitance et intégration, salariat et travail dit indépendant mais « platformisé ». L'un des éléments centraux expliquant le clivage réside manifestement dans les écarts de « règles » sociales, et d'autonomie apparente ou réelle. Et les modèles peuvent varier en fonction des marchés et de leur géographie.

Ce secteur du colis fait bien partie des « chaînes de distribution », donc du secteur des transports. Il illustre une nouvelle fois le dualisme du secteur.

---

<sup>8</sup> Le Mouvement des Freelances : Origines, Caractéristiques Et Développement | Sergio Bologna  
Edition Smart, Les cahiers, 2016



Cette question du dualisme et de son rôle au **plan international** a mis en lumière un phénomène marquant de l'histoire du transport européen : à l'origine, chaque pays avait, en fonction de ses spécificités historiques, réglementaires, et géographiques, une typologie d'entreprises différente, sur les marchés internationaux. Par exemple, l'Espagne a très tôt envoyé sur les marchés internationaux des entreprises structurées, de grandes firmes à l'échelle de son territoire. À l'inverse, la France y projetait plutôt des PME, voire des tractionnaires. Par ailleurs, la taille des pays a joué un rôle déterminant. Plus un pays était petit, plus il avait tendance à se tourner naturellement vers l'international. Cette dynamique a été amplifiée par la position stratégique de grands

ports maritimes, notamment Anvers ou Rotterdam et l'existence du Benelux. Ces situations ont conditionné l'émergence précoce de structures logistiques puissantes dédiées au commerce international, un atout que la France ne possédait pas forcément à l'époque. Il existait toutefois quelques exceptions notables à ce manque de structuration international initial. On peut citer le cas de l'entreprise Norbert Dentressangle, qui s'est créée et développée en se spécialisant d'abord sur le trafic bilatéral franco-anglais, s'habillant symboliquement aux couleurs des cabines téléphoniques britanniques.

### **UN SYSTÈME FRANÇAIS QUI BLOQUAIT LA CROISSANCE INTERNE EN TRANSPORT INTÉRIEUR**

Une fois encore il faut avoir en tête que le système français bloquait la croissance interne des transporteurs.. ce qui n'était pas le cas en international, ceux-ci permettant ensuite de bénéficier d'ATIE (transports intérieurs d'encadrement). On n'avait donc pas, en intérieur, jusqu'au milieu des années 1980 de grands lotiers. En revanche l'histoire nous avait légué de vrais grands réseaux nationaux de messagerie, souvent issus du groupage ferroviaire. En revanche, en Allemagne par exemple il n'y avait pas de réseau national de messagerie. Et cette

hétérogénéité touchait également d'autres segments majeurs du marché, appelés à jouer un rôle clé par la suite comme la **logistique contractuelle**, où les britanniques étaient plutôt en avance, ou encore **l'organisation de transport** (ou commission de transport), avec des modèles différents selon les pays. Toutes ces situations de départ, avec leurs forces et faiblesses respectives, allaient devoir se confronter et s'homogénéiser en partie sous l'impulsion de la construction européenne. Mais ce qui fût spectaculaire c'est le « **grand chambardement** » qui eut lieu en gros entre 1987 et 2000 et qui se prolongea ensuite par une consolidation mondiale. Le grand marché provoqua finalement une logique de dépassement de la division administrative du travail du secteur entre métiers étanches, et de globalisation de l'offre et de la demande. On a « **fluidifié l'offre** ». Ca ne s'est pas fait simplement ni très rapidement. Mais les firmes se sont adaptées.

## LE GRAND CHAMBARDEMENT

Je ne vais pas reprendre ici le détail de ce que j'ai déjà décrit dans plusieurs ouvrages et articles entre 1990 et 2020, mais il est clair que « *la forme et la régulation des échanges, puis la mondialisation donnèrent un nouveau tour à cette évolution en intégrant l'organisation du transport international et la*

*logistique d'approvisionnement, et en faisant émerger la notion puis l'activité de gestion des flux via des systèmes d'information.* <sup>9</sup>» .

Les grandes firmes ayant déjà conquis une dimension nationale sortent alors de leurs frontières pour bâtir de véritables réseaux européens. Or ce changement - qui passe nécessairement par des fusions et acquisitions de grande taille - intervient au moment où explose la logistique contractuelle, et où le fret express prend une importance croissante. En France, la première grande acquisition générée par un expressiste a été le rachat du réseau national *Prost* par le géant américain *UPS*. Ce mouvement s'est amplifié lorsque les administrations postales — en particulier la Poste néerlandaise (*TNT*) et la Poste allemande (*Deutsche Post*) — ont adopté des stratégies de croissance externe massives pour basculer vers une logique d'offre globale. Ce concept a été initialement inventé et structuré par les pionniers britanniques de la logistique contractuelle, à l'image d'**Exel**. En Europe continentale, les chemins de fer belges, à travers l'entité **ABX**, ont tenté une approche novatrice similaire (bien que leur opération se soit soldée finalement par un échec) ils ont contribué à

---

<sup>9</sup> Antoine Artous & Patrice Salini : « Les opérateurs européens de fret et la mondialisation », Inrets, 2005

révolutionner l'approche du marché sur le continent. La logique de ces groupes est donc « tendancielle » d'assurer la **globalité des métiers** : (Être capable de proposer une solution de bout en bout pour le client.) et la **globalité géographique** (Déployer un réseau capable de suivre et de satisfaire la demande transfrontalière de clients devenus eux-mêmes internationaux.) A ce stade les opérateurs européens vont être nettement dominants au plan mondial, et le barycentre européen après le rachat d'Exel par DHL (D.Post) se déplacer du Royaume Uni vers l'Allemagne. Les opérateurs d'origine allemande ainsi que les grands transitaires suisses (tels que **Kühne + Nagel** ou **Panalpina**) ont joué un rôle de moteur évident.

C'est dans ce contexte qu'il faut désormais lire et analyser la place du **maillon transport**, ou de la traction - y compris ferroviaire - dans la nouvelle organisation et le nouvel espace concurrentiel. Or dans le cadre de ce grand chambardement les grandes flottes n'ont pas disparu. Mais elles peuvent être devenues hybrides, les groupes combinant parc propre et sous-traitance. Le marché des transports est donc plus que jamais globalisé, et la traction s'avère donc un simple élément marqué par le dualisme du métier, dont la forme peut dépendre des réalités de marché, géographiques, fiscales, réglementaires,

économiques etc.. Rien n'indique que l'équilibre soit stable.

# Retour sur les réformes engagées entre 1983 et 1986

*Christian : La déréglementation s'est poursuivie jusqu'autour des années 90. Ta période a été celle d'un changement par rapport à la politique communiste ? Tu as joué en plus un rôle de précurseur . Peux tu développer ces deux points ?*

## DÉCONTINGENTER ET RÉGULER ?

**Patrice** : La période de 1983 à 1984, puis de 1984 à 1986 m'a vu occuper des fonctions différentes. Jusqu'en 1984 je pouvais, comme membre de l'administration, et compte tenu de mes bonnes relations au cabinet avec Francis Rol-Tanguy, essayer d'influencer les décisions. J'ai pris largement part à l'ouverture – sur le principe - d'un « contingent routier ». En gros, dès après la promulgation de la LOTI, et la publication du décret sur la durée du travail pour le transport routier (dit 83.40), il s'agissait de « servir » les entreprises respectueuses des règles sociales, et de cibler les PME et les coopératives ou groupements d'entreprises. L'une des idées, que j'ai défendue, était de tarir la location de véhicules avec conducteur détournée, qui permettait à des transporteurs

ou des chargeurs de faire travailler des routiers dans des conditions sociales souvent très dégradées (auto-patrons non couverts par la tarification routière obligatoire). Cela ne s'est pas fait « simplement », le décontingemment n'étant pas subitement adopté par le ministère. Un clivage existait au cabinet comme à Matignon d'ailleurs où il a fallu convaincre le conseiller transport, cheminot par ailleurs !! Mais ça a fini par se faire. On avait, je crois progressé dans l'explication des ravages du dualisme dans la profession.. La publication du décret « social » 83.40, qui devait aligner le transport routier sur les textes relatifs aux 39 heures, allait définir un temps d'équivalence : 49h de temps de service maximum pour la zone longue à l'époque équivalaient à 39 heures. Ce texte – dont on a vu par la suite 9 ans plus tard, avec la crise de 1992 qu'il n'était pas appliqué – allait en réalité favoriser le dualisme, puisque l'écart se creusait entre travail salarié (83-40) et le règlement social européen. Sur ce plan, encore aujourd'hui, je regrette de n'avoir pas pu faire passer cette idée simple de centrer la règle commune sur le respect d'une amplitude journalière maximale. J'ai essayé pendant les discussions du contrat de progrès, failli réussir, mais échoué !! On peut donc être « précurseur » et ne pas réussir à favoriser l'émergence d'une politique cohérente, en

France et en Europe. Pas plus en 1983 qu'en 1992 ou en 2008 !!

## **TENTATION CORPORATISTE**

Une autre remarque doit être faite. L'équipe Fiterman avait de manière assez dominante une philosophie du rôle de l'Etat et des professionnels favorable à une approche « corporatiste ». Il faut rappeler ici que l'un des permanents responsable de l'UNOSTRA était connu comme membre du PCF. Par ailleurs, plusieurs organisations – dont certains GPR et le CNR, étaient tentées de poursuivre leur co-gestion du secteur (contrôle tarifaire, ..). Mais les stratégies ne convergeaient pas. En gros les petits (Unostra), et les modernistes (Loueurs et certaines grandes firmes) poussaient dans le sens d'un refus du malthusianisme de la FNTR concernant les licences. Mais la FNTR finit par évoluer, et c'est à J.C. Berthod (Danzas et FNTR !) que l'on doit d'avoir pu, je crois, convaincre les transporteurs de la réforme salubre contenue dans le décret routier de 1986 !! Je suis persuadé, à travers les tentatives avortées à travers la Commission Kahn, mais aussi les propos tenus en interne par le cabinet Fiterman, et son action dans le domaine fluvial – qui s'est terminée de manière dramatique – que certains communistes rêvaient – hélas - d'un système comparable aux comités

d'organisation vichystes. Par simplicité ? Par dépit ? Pour se concentrer sur l'essentiel, pour eux la SNCF ? Je ne sais. On a pu l'éviter, heureusement.

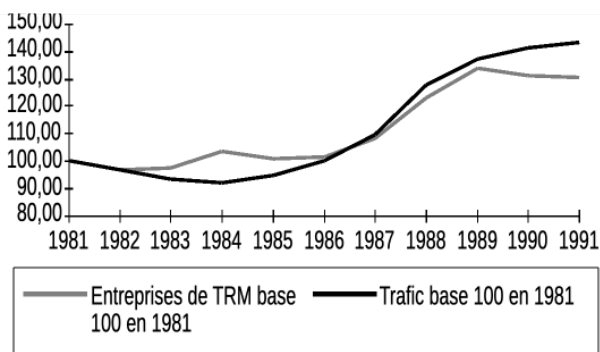
## **IN-EXTREMIS**

Mais une fois au cabinet on a pu avancer sur toute une série d'autres dispositions réglementaires, dont certaines sont toujours en vigueur. On a en effet institué les fameux « contrats-types » prévus par la LOTI qui, face à des pratiques contractuelles souvent limitées à une simple lettre de voiture créait de fantastique outil juridique qu'est le contrat à valeur supplétive : il s'applique s'il n'y en a pas d'autre ! D'autres textes n'ont pas survécu plus que quelques semaines : celui sur les commissionnaires (où nous introduisons une garantie financière) et le texte sur la Tarification routière (qui d'ailleurs ne me satisfaisait pas).

## **LA DROITE ET LES PRIX**

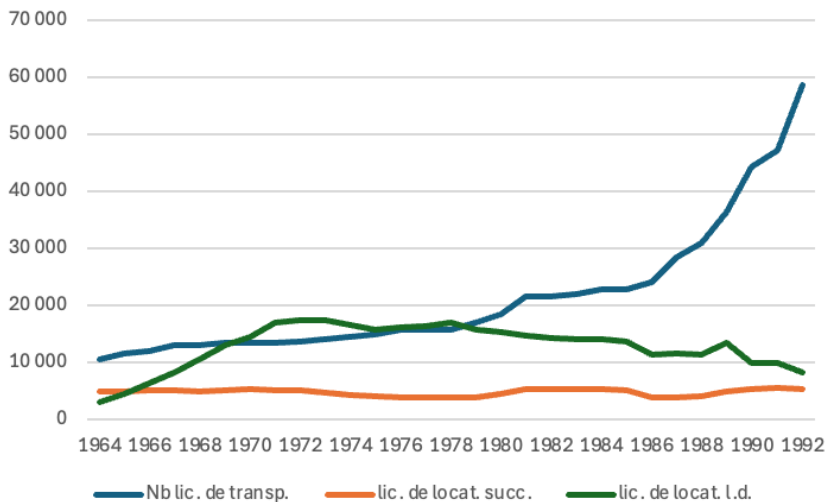
La période postérieure à 1986 (jusqu'en 1988) reflète à mon sens une fois encore l'arrivée de gens n'ayant pas au départ de vision approfondie du secteur et pas la conscience du processus de concertation qui avait duré longtemps. Le décontingement faisait peur à la droite, celle-ci voulait supprimer toute

réglementation des prix, et enfin avait du mal à admettre l'utilité des conditions d'accès. On a donc rendu le tarif non obligatoire, allégé les procédures de validation de la capacité professionnelle. Cette question tarifaire était à mon sens essentielle. Je militais alors pour un tarif minimum de traction temporaire... je n'ai pas convaincu les professionnels, et au final on a arrêté brusquement sans le dire (la fameuse « référence ») toute protection tarifaire. On a donc provoqué à la fois un afflux de professionnels et une baisse significative des prix, sans donner de licences supplémentaires. Ce qui a provoqué une explosion du « tractionnariat », c'est-à-dire de ce fameux dualisme. Cette période vérifiait mes craintes. Mais peu après on mettait enfin en oeuvre la politique créant vraiment le marché unique des transports.. et là les idées préconçues n'auraient plus cours.

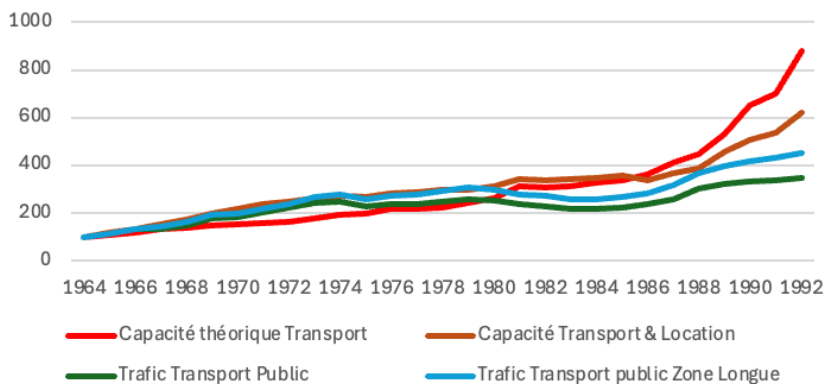


D'ailleurs, cette question revint plusieurs fois au coeur des débats sans que l'on en tire des leçons claires : en 1992 lors des discussions sur le « contrat de progrès », au cours de la commission dite « Abraham) en 2008.

## Licences



## Capacité théorique de transport et transport effectif



## **Le tournant des années 80, une fin et un début : des voies qui ont permis une croissance**

***Christian** : Peux-tu nous reprendre dans ses principales composantes la situation au début des années 80 qui sera notre point de départ d'une longue transformations en France et dans le cadre de l'Europe. Ses composantes étaient des contingentements sur la capacité à exercer sur l'autorisation de transporter, sur une tarification obligatoire, au point où l'on peut se demander quelle latitude il restait au transport routier.*

*Avec le recul quelle est ton analyse sur le tournant des années 80 où tu as été aux commandes, et l'un des seuls à se battre dans le contexte national de la LOTI et international du constat de carence qui s'ignorent.*

*Au début des années 80 on peut dire qu'un tournant s'amorce dans le politique des transports. Toutefois ce tournant n'a pas été pris aussi vite que tu l'aurais voulu, parce que durant cette période tu n'as été aux commandes que durant 2 ans et demi comme que conseiller auprès du ministre Jean Auroux, pour les questions routières, puis directeur de cabinet du secrétaire d'Etat aux Transports ; un directeur qui a fait passer en dernière minute, alors que le parti socialiste*

*perdait le pouvoir, des textes de réforme du transport routier. Ces réformes auraient pu attendre plusieurs années avant d'être adoptées.*

*Cependant durant cette période tu as été aussi un homme d'influence durant le passage du ministre Communiste Charles Fiterman et même après, auprès des professionnels qui ne t'avaient pas oublié, lorsque le Ministère a été confié à un ministre libéral, fier de l'être, Douffiagues. Avec le retour du Ministre socialiste Delebarre à la fin des années 80 tu as à nouveau pu faire bénéficier le cabinet de ton expérience.*

*Ce tournant a donc été « négocié » sur une période rapide pour une réforme Européenne d'une telle ampleur, mais qui a quand même pris du temps pour sortir d'une période de relative inaction, passer par le temps d'un Ministère communiste pour lequel l'Europe n'était pas sa préoccupation principale (La LOTI concernait le transport intérieur comme son nom le précise), et reprendre après le passage de Douffiagues le fil du développement de la réforme. S'il y a eu à travers ces années difficile une certaine continuité de la politique du transport routier, cela est largement dû à la vigilance dont tu as fait preuve aux commandes ou bien comme homme d'influence.*

*Vu la complexité de ce contexte il est alors intéressant de détailler comment tu as*

*contribué à desserrer ce « nœud gordien » du transport routier, nous conduisant à découper cette période décisive en plusieurs sections, dans un détail que peu connaissent, la rigueur du détail étant dans ce cas nécessaire.*

*Début des années 80, un tournant pour les transports avec la LOTI, mais un constat de carence. Quelle est la place des préoccupations Européennes, dans cette loi sur les transports intérieurs?*

## **LA LOTI AVAIT LE TORT D'ÊTRE « INTÉRIEURE »**

**Patrice** : Il faut être clairs et honnêtes. Comme tu le sais, ça n'est pas parce que nous trouvions – toi et moi - saugrenu de faire une loi sur les seuls transports intérieurs (ce qui a impliqué le maintien de textes de 1949 !) que nous anticipions la fameuse carence. Le recours contre le Conseil à l'origine de cet arrêt est d'ailleurs pratiquement contemporain du vote de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). Donc ma réponse est sans équivoque : la LOTI n'intègre en rien les préoccupations européennes. Les préoccupations étaient ailleurs. Au surplus, il faut rappeler que cette loi a été pilotée dans sa conception par le cabinet Fiterman (G. Braibant), et que notre rôle ne s'est manifesté qu'à la marge, en réaction, via la Commission Transport du Parti Socialiste et le rapporteur du Projet à l'Assemblée Nationale (Alain

Chenard), et plus en amont dans le travail au sein de l'administration.

**Christian** : *Tu es aux commandes pour le transport ; comment les adaptations se sont faites avant depuis 1958 (CEE) sans véritable politique des transport la route faisant face à une croissance des trafics internationaux sans précédent*

# Abandon du contingentement, arrêt de carence et les contrats- types

## LA COMMISSION A FINI PAR FAIRE LE JOB ET LE CONSEIL A SUIVI

**Patrice** : Pour être précis je suis très directement impliqué de l'été 1984 à mars 1986..

Outre le fait que nous avons été mis au courant de l'**arrêt de carence** en mai 1985, il faut bien voir, qu'après le « choc », il ne s'est pas passé grand-chose d'immédiat pour nous. La Commission n'a fait une proposition de règlement que fin 1986. J'étais donc parti du cabinet.

Au surplus, mon problème était de transformer l'ouverture faite par la LOTI dans le système contingentaire (on parle alors d'adaptation aux besoins) par un décret établissant le nouveau système, et de traiter parallèlement des progrès dans le domaine de la Commission de Transport et de la tarification, parallèlement à la résolution de deux grandes crises batelières et une réforme de l'Office National de la Navigation.

Sans compter qu'il y avait quand même aussi à suivre les éventuels conflits sociaux - il y en a eu quelques-uns de majeurs - , la question de la SNCF - ne serait-ce que pour le

combiné -, les questions des poids et dimensions, du chronotachygraphe électronique, et le dossier du tunnel sous la manche. J'ai même eu à gérer des questions relatives à l'aviation civile comme la desserte de la cote ouest des USA.

Pour le routier, on a donc passé le plus clair de notre temps à négocier le décret avec les professionnels et les autres ministères, puis d'obtenir un « bleu » à Matignon, puis enfin de le promulguer in extremis. Ce qui fût fait en gros la veille des élections. J'ai dû même obtenir de Matignon qu'il signe un ordre formel de signature aux ministères qui cherchaient à éviter la publication du décret in extremis.

Il faut aussi rappeler dans le contexte particulier de l'époque autour de la notion de « dérégulation ». Il existait un mouvement mondial néo-libéral qui avait clairement comme objectif affiché de déréguler, et singulièrement le secteur des transports. On se rappelle du mouvement lancé aux USA sur l'aérien par Jimmy Carter en 1978. Je n'avais pas d'a priori systématique en ce sens que je pensais qu'il fallait probablement une régulation dans les transports, mais qu'elle soit efficace, économique, sociale et j'allais dire intelligente.

Et j'avais le sentiment que dans le domaine des transports de marchandises on n'avait pas du tout de régulation répondant à ces

critères, bien au contraire. Le Royaume Uni, fit une réforme (Transport Act 1968) en imposant de qu'on appelle en droit anglo-saxon « *l'inversion de la charge de la preuve* », ce qui impliquait que c'était au régulateur (*Traffic Commissioner*) et concrètement au concurrent ferroviaire de prouver que sa solution par le rail est plus avantageuse en termes de rapidité, de fiabilité et de coût pour le client et donc de refuser la licence routière.

## **PREMIERS À FAIRE SAUTER LE SYMBOLE CONTINGENTAIRE**

En dehors de ce premier changement assez radical outre-manche, nous étions les premiers en Europe à nous attaquer au système contingentaire.

En fait la préparation du marché unique ou l'adaptation à ce dernier fut souvent le facteur d'évolution principal des règles chez nos partenaires (Italie : 1990-93, Belgique-Luxembourg : 1988 Danemark : 1988-1999, Pays Bas : 1988, Espagne : 1987, Allemagne Fédérale : 1989-1993, etc..). On avait alors une **certaine avance...** au moins légalement.

Il me semble que Gaston Bessay (Bilan LOTI, 1993) dit à tort qu'on pouvait décontingenter sans LOTI. Il fallait mieux

avoir un texte d'ensemble je crois, mais pas forcément une Loi d'Orientation. D'ailleurs je trouve que l'on en abuse. Le problème n'était pas en effet que de délivrer des nouvelles licences, mais de construire un nouveau système cohérent, non contingentaire. On a d'ailleurs annulé toutes les licences antérieures (qui comportaient des classes de tonnage, et dont certaines étaient « à temps ») et délivré des autorisations de transport à la place. Et puis comme tu sais, la LOTI devait aussi donner vie à la nouvelle SNCF..

En revanche, je suis toujours convaincu qu'on aurait pu sans doute se passer d'une loi d'orientation (on en fera bien d'autres) et se contenter d'une ou des lois plus « pragmatiques ». Certaines dispositions par exemple, comme celle de la « *co-responsabilité des donneurs d'ordre* » qui faisait mouche au plan symbolique n'eut jamais le moindre effet puisqu'aucune clause pénale précise n'était présente. De même la *nullité* des contrats de transport contraires aux prescriptions de la loi était stupide : on ne peut « restituer » un transport !! L'instauration des contrats-type de transport a été au contraire une excellente initiative qui s'est traduite par de nombreux textes. Elle résultait, selon mes souvenirs, d'une convergence entre le travail jurisprudentiel de Marie Tilche du

Bulletin des transports et de la logistique (BTL) et celui de Lucien Dumont Fouya pour les commissionnaires.

# Tournant ou continuité ? Une situation Européenne gelée (ou presque), illusionnée par la croissance des échanges internationaux

*Christian : Le traité de Rome avait traité à part le transport et l'agriculture qui devaient être définis dans le cas d'une politique Européenne des transport. Dans l'esprit de ce traité qui conservait donc un objectif de définition d'une politique commune, et qui n'était pas uniquement un « accord commercial » comme disait le Général De Gaulle,*

*Ces deux secteurs donnaient un peu une preuve que ce traité ne se caractérisait pas uniquement par la définition de règles visant à encadrer l'ouverture d'un marché, stimulé par la concurrence. On pouvait donc s'attendre à ce que des mesures soient prises pour caractériser une politique commune Européenne. De fait ces deux domaines étaient essentiels pour juger que ce traité de Rome ne serait pas uniquement une opération d'élargissement du marché à tous les produits à partir du domaine restreint de la CECA, mais aussi une nouvelle étape d'approfondissement de l'intégration. Le*

*secteur des transports pouvait y jouer un rôle d'autant plus stratégique qu'il se trouve dans une position transversale dans l'économie On avait pour le démonter l'exemple de la CECA, qui avait fait intégré le transport en bonne place pour conduire sa mission avec une direction « Transport » dont les conditions pratiquées impactait la position concurrentielle des unités de production suivant leur localisation (dimension géographique intégrée dans l'analyse transport et celle de l'économie dans les années 50 !), voire l'exemple d'autre pays fédéraux, comme les Etats Unis, construites grâce au transport, avec la créations d'Agences Fédérales.*

*Or pendant près de 20 ans peu a été fait en transport au niveau de l'Europe, et dans les autres pays la situation n'était pas plus enviable qu'en France.*

## **L'OCCASION MANQUÉE POUR LE TRANSPORT ET L'EUROPE, DE 58 À 85.**

*Pour la construction de l'Europe il y a eu là une véritable occasion manquée de définition d'une Politique Commune, opportunité d'un approfondissement dont elle souffre encore des conséquences.*

*L'explication semble venir plus d'une inertie des Etats et donc du conseil qui ne réagissait pas aux mémorandums de la Commission,*

qui dès 1961 prend une position assez avancée de la nécessité d'une double harmonisation de la concurrence entre Etats et entre modes. Un pas d'autant plus significatif vers une politique commune, qu'il coupait court à un débat sur la priorité entre libéralisation et harmonisation, en faveur de l'harmonisation. Lorsque l'on reprend les textes que tu mentionnais on retrouve bien là, au niveau de la construction de l'Europe, la traduction d'une détermination pour plus de cohésion et solidarité, celle qui avait été « vendue » auprès des partenaires sociaux comme celle d'un objectif final du traité de Rome, même si le Général De Gaulle faisait mine de ne pas s'en rendre compte, permettant de maintenir les engagements de la France sans renoncer à sa propre vision. Un an après en 1962 la Commission allait plus loin avec l'égalité de traitement des modes et entreprises, le libre choix, et une coordination des Investissements. En 1973 et en 1977 de nouvelles alertes sur le fonctionnement d'entreprises de transport préoccupant au point de chercher des garanties pour un progrès social, point qui mérite d'être souligné dans des positions Européenne qui donnaient le plus souvent priorité à l'économie sur le social et en 1983 une ouverture avec un memorandum pour progresser dans la voie d'une Politique Commune des Transport (PCT) : à un

*moment où Jacques Delors était président, comment se fait-il qu'une gauche au pouvoir n'ai pas pu d'exprimer vigoureusement pour soutenir les efforts ou bien est-ce un souci de ne pas toucher un équilibre politique intérieur avec une présence d'un Ministère communiste qui l'emportait à Matignon.*

*Comment se fait-il que la France et les Etat membres aient été sourd à ces appels à respecter l'application du traité de Rome sur les transports à ne pas voir les conséquences que cela avait pour l'avenir de l'Europe. Les gouvernements Français affichaient pourtant une position en faveur de l'Europe y compris sous la Présidence de Mitterand qui a pris la décision de porter au Panthéon la dépouille de Jean Monnet.*

*L'explication première est probablement un paradoxe dans le traité lui-même qui ouvre sur une politique commune et maintient pour le transport une **règle de l'unanimité**. Pour des Etats peu désireux d'intervenir dans un champ aussi complexe, cela est presque une condamnation de la tentative. Et pourtant cela ne suffira pas pour rejeter en 85 le constat de carence porté auprès de la CJE par le Parlement, contre le Conseil. Une manifestation de nature « politique » assez rare de la part du Parlement, dont on connaît mal les noms et le rôle des investigateurs.*

*Deux autres explications sont possibles .*

*Sur l'ensemble de la période il y a eu l'illusion de la croissance des trafics et des échanges, qui a laissé passer une chance non seulement pour adapter la réglementation du transport routier au marché, mais aussi pour progresser politiquement comme le traité de Rome l'y invitait pour ce secteur. La CECA avait aussi connu une telle période d'euphorie avant de retomber après 58 dans les dures réalités avec la crise du Charbon puis de l'Acier. Pour la CEE cette euphorie aurait existé mais à part les éclats de la PAC qui concentrait toute l'attention.*

*Pour la période après 1981 durant laquelle tu étais plus proche du pouvoir, la présence d'un communiste au Ministère des transports dont le champ était limité au transport intérieur, peut-être une autre explication. Malgré le fait que Guy Braibant ait créé, à ses côtés, un service spécialisé sur les questions internationales. Bien que cela nous ait compliqué, un temps, les choses dans nos relations internationales au sein du SAEP ou de l'OEST, on a peu entendu parler de ce que ce service faisait.*

*Et dans la suite de ta réponse, comment le transport routier a-t-il ainsi permis le développement d'un marché Européen presque dans la clandestinité, ou du moins des lois sociales ?*

## L'ARRÊT DE CARENCE : COUP D'ARRÊT À LA PROCRASTINATION

**Patrice** : J'ai en fait deux sentiments. La position française me semble avoir été longtemps, avec les allemands et jusqu'à l'arrêt de carence, une posture contre la libéralisation arguant d'une impossible harmonisation. Mais c'est certainement plus complexe. En recherchant les travaux réalisés au SAEI dans les années 1960 on voit bien que la Commission avait tenté de construire quelque chose et d'en programmer l'évolution (Accord du 22 juin 1965 sur la politique commune des transports). On y trouve des éléments qui ont fini par se mettre en place pendant les 20 années suivantes. La note du SAEI (Juillet 1965) est alors très prudente et dubitative.. anticipant un long temps de mise en oeuvre. L'arrêt de carence me semble donc marquer une limite à la procrastination collective. Je me souviens parfaitement alors du Ministre Jean Auroux, nous disant quelque chose du genre : « bon, ça y est... ». Pour lui cet arrêt de la Cour est le seul moyen de forcer les États membres à sortir de l'inertie. En même temps il se refuse à l'idée d'un « dumping social ». La libre circulation des marchandises et le cabotage routier devaient selon lui *impérativement* s'accompagner d'une **harmonisation par le haut** des conditions de travail, des temps de conduite et de repos des chauffeurs routiers.

Mais j'ai aussi l'impression qu'après l'arrêt de carence Il n'y a pas vraiment eu de tournant, ou du moins je crois qu'on a laissé faire la Commission. Pour ma part, je n'étais pas impliqué à Bruxelles. J'ai proposé de dire aux Néerlandais : on libéralise tout en échange du respect de normes sociales. Ma stratégie était de dire : au fond on veut bien le marché, mais avec un socle social efficient. Alors avec les Néerlandais, qui étaient très compétitifs mais chers, on aurait pu créer une brèche intéressante. Ca aurait pu marcher...

## **INTELLIGENCE CONTRE BUREAUCRATIE**

Mais, de mémoire, on continuait alors à mener des négociations ridicules en bilatéral avec chaque pays. J'ai eu le plaisir de constater que l'implication intelligente des politiques (je pense à Auroux et E. Baron qui se connaissaient bien) permettait de débloquer en deux minutes des dossiers pendants que les administrations adorent transformer en négociation du siècle durant plusieurs années. L'administration vivait ces bilatérales comme des parties de poker, où chacun cachait son jeu, et où il fallait « rouler » le partenaire de jeu.

Alors oui, l'ouverture à la concurrence se faisait. L'évolution des « distribution d'autorisations bilatérales » décrivaient le

marché et leur répartition reflétait les rapports de force. Les administrations tentaient tant bien que mal à obtenir un maintien des parts de marché avec les néerlandais Je crois que c'est à peu près à cet époque que le fameux Groupe d'Observation du Transport Routier International (avec les professionnels) a pris son essor à l'OEST, au grand bénéfice de tout le monde, administration comme opérateurs. On savait bien d'ailleurs que les tarifs internationaux étaient régulièrement inférieur d'un quart aux tarifs intérieurs. Alors, bien sûr, on pouvait y voir l'effet de la distance, de la plus grande productivité des poids lourds et équipages, mais on sait bien qu'il y avait aussi l'impact de la concurrence.

**Christian** : *par quelles mesures cela s'est traduit ?*

*Aucune pendant longtemps, si ce n'est qu'on a approfondi les travaux comparatifs sur les pavillons, qui avaient commencé dans les années 1960 au SAEI, et avaient disparu. L'administration du ministère ne changeait pas vraiment d'attitude je crois. D'ailleurs on a vécu à cette époque une « aventure » intéressante. On avait, tu te souviens, commandité avec la Direction des Transports Terrestres (DTT) du ministère une étude approfondie sur la Réglementation du travail des conducteurs routiers en Europe. On l'a*

*publiée en 1988. Mais on a fait signer une préface au Ministre, Michel Delebarre, pour contourner l'opposition de la DTT à sa publication. Dans leur esprit la connaissance des réalités demeurait une arme dans la négociation.. Ce qui est intéressant, c'est que ce rapport sort en septembre 1988 alors que le 21 juin 1988 était (Règlement (CEE) n° 1841/88) le texte officiel qui planifiait juridiquement la **mort des contingents bilatéraux** au profit d'un marché libre. Les licences communautaires « modernes » naîtront en 1992/93. Du coup je ne sais comment caractériser cette longue marche vers le marché unique. Peut on dire que pour le routier le gros du travail était fait, les étapes suivantes de libéralisation de l'acte unique, de l'Union n'ayant plus posé de problèmes réglementaires majeurs ?*

## **L'ILLUSION DES PRÉALABLES**

**Patrice :** Non. On devait mener de front à la fois des négociations au sein de l'UE sur un ensemble de dossiers : le poids à l'essieu (qui avait des implications industrielles, Fiat et Renault n'ayant pas les mêmes intérêts que Mercedes), le chronotachygraphe électronique (où nos partenaires craignaient qu'on prenne une avance technologique), les normes relatives à la conduite et le repos, etc ..

Après notre départ (1986) le gouvernement supprima deux de nos trois décrets, et freina des 4 fers sur le terrain du décontingement, mais s'attacha à remettre en cause l'efficience de l'examen de capacité professionnelle et transforma la tarification obligatoire en « de référence ».

Le soucis était « intérieur » et pas européen. Sur ce plan tout le travail était à faire. Et on a eu de chaudes séances au Conseil National des Transports. Il faut savoir que la thématique « *pas de libéralisation sans harmonisation préalable* » était encore très présente, même si on commençait à voir poindre un « libéraliser et harmoniser ». Ça n'est qu'en 1988, finalement, qu'un règlement planifia la mort des licences bilatérales au profit d'un accès libre basé sur des critères qualitatifs.

Le marché unique de 1993, qui provoqua de grands débats aussi fût surtout un « choc » parfaitement bien géré par les organisateurs de transports alors commissionnaires en douane en intra-européen, qui comprirent que la contrepartie de leur croissance allait impliquer un massif redéploiement de leurs emplois. Il faudra attendre 1998 pour la libéralisation (relative et discutée) du cabotage.

# L'ouverture à l'est

*Christian : Une question se pose , celle de la déstabilisation provoquée par l'ouverture à l'Est du fait de différences dans les couts d'exploitation (chauffeurs) les transporteurs de l'Est s'imposent que le marché international : des données ?*

## ON AVANCE EN MARCHANT

**Patrice** : Comme tu sais l'intégration des PECO (de 2004 à 2013) s'est faite en respectant deux phases. Il s'agissait d'ouvrir le marché unique de transport, mais en prévoyant des régimes transitoires (moratoire) pour le cabotage (5 ans, 4 ans pour la Croatie). En fait, nous savions tous que « mécaniquement » (nous avons l'expérience de l'Espagne), l'ouverture du marché européen aux PECO allait leur permettre de développer leur secteur routier bénéficiant de coûts plus bas (effet niveau de vie pendant la « convergence »). Bien entendu cela allait dépendre de plusieurs facteurs comme la structuration du secteur dans les PECO et les choix stratégiques des gouvernements.

Désormais des organismes comme le CNR en France ou l'Albo italien font des études sur les conditions d'exploitation et les coûts de nos partenaires Européen et donc des PECO.

Il faut bien comprendre, je crois, qu'après les « défaite » des sceptiques devant le marché unique (je me souviens du dernier grand débat au Conseil National des Transports sur le sujet), il y avait eu une sorte d'euphorie autour du grand marché. On avait réussi à supprimer les frontières, les barrières douanières, on se dirigeait vers la monnaie unique avec espoir...

Rappelons les dates : Acte unique en 1986, mis en oeuvre en 1993 (les derniers opposants doivent s'y plier), Traité de Maastricht en 1992, Monnaie unique (1999-2002). Le premier élargissement intervient en 2004 (10 pays). L'enjeu des transports - encore que tu travaillais déjà sur les corridors vers l'est - n'était pas au premier rang. Il fallait simplement assumer ne serait-ce que pour interconnecter nos économies en profondeur et assurer la « convergence » comme on disait. J'ai souvenir d'une réunion sur Schengen à Matignon. Certains ministères « couinaient » parlaient d'impossibilités, etc, jusqu'au moment où un petit homme à l'écart déclara - il était Conseiller à l'Elysée - quelque chose d'approchant : « *vous n'avez pas compris, le Président a signé un accord, nous devons le mettre en oeuvre !* »

## L'OUVERTURE PRIME SUR LES RISQUES

**Christian** : *L'ouverture à l'est et l'intégration progressive des PECO au marché unique des transports. Penses-tu que cela aurait dû ou pu être mieux encadré ?*

**Patrice** : Bien qu'ayant alerté comme je le pouvais sur le risque de voir un secteur routier artisanal exploser dans certains pays comme la Roumanie ou la Pologne, nos amis des PECO, je savais bien qu'ils allaient choisir cette croissance facile et génératrice d'emplois sans états d'âme. Je savais bien que nous aurions à la fois des grandes firmes comme Haberer (Hongrie) sur le marché, et des myriades de PME Roumaines ou Polonaises. A ce stade je n'avais aucun moyen – autre qu'en expliquant l'importance des textes européens sur l'accès à la professions (garantie financière), ou en mettant la lumière sur la concurrence entre « autopatrons » et salariés, et donc le caractère stratégique des normes dites « sécuritaires », pour influencer. Mon opinion à l'époque était – elle l'est toujours – que le secteur se nourrit d'un dualisme mortifère. Tout progrès social (salaires, conditions de travail etc..) se traduit in fine par la perte d'emplois au profit (le mot est mal choisi) des « auto-patrons », c'est-à-dire des indépendants exploitant un ou deux véhicules.

On ne veut pas comprendre – je veux dire que cela remettrait tellement en cause le modèle productif du secteur - que ce dualisme qui fait cohabiter grands groupes et travailleurs indépendants tue les PME et maintient des conditions de travail médiocres. La solution technique est pourtant certes partielle mais possible : attachons nous à réglementer et contrôler les amplitudes. A l'époque les grandes entreprises de l'ouest ont vite compris l'intérêt de structurer une offre de services dans les PECO et d'organiser l'utilisation des PME locales. Chacune selon ses prédispositions économiques, géographiques et stratégiques, et le support des industriels ou commerçants de leur pays. Une histoire de ces stratégies industrielles, commerciales et logistique serait à faire.

## LE ROUTIER FAÇONNE LE MARCHÉ EUROPÉEN

*Christian : Les travaux que l'on a fait (Barbizon) semblent montrer que le routier comme secteur de service a eu un rôle moteur : investissement relativement faible, accès au marché immédiat, gain en devises significatif, rapide alors qu'il n'y a que peu d'autres activités compétitives*

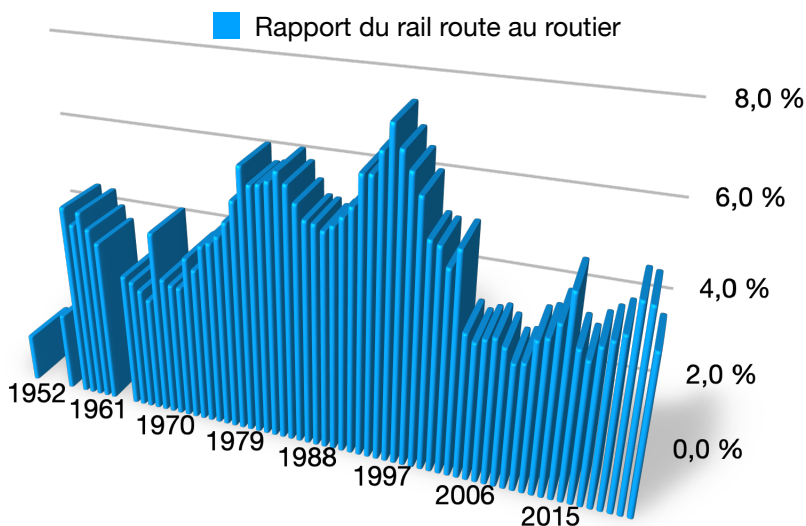
**Patrice** : Oui. Nos firmes de l'ouest ont vite compris qu'il y avait un marché, certes - ce que notre grande distribution a très vite anticipé - mais aussi des opportunités de localisation industrielle et de rachat. Les grands organisateurs de transport européens, ont donc accompagné, soutenu, voire amplifié le mouvement. Dans ce contexte le transport routier était le meilleur allié de la croissance... Ca me fait penser à la révolution industrielle. Cet enfer pour les ouvriers qui a permis ce qu'on a appelé le décollage.

## **MAIS A CRÉÉ UN DÉFICIT DE NOTRE BALANCE ROUTIÈRE**

On a « profité » d'une main d'oeuvre peu chère. Pourtant, j'estimais qu'on pouvait au moins le réguler « socialement ». D'ailleurs le conflit autour du permis à point et celui dit du « contrat de progrès » en France, ont prouvé qu'on n'avait rien réglé du tout, et mal compris ce qui se passait. Mais in fine le résultat, aidé par un commerce extérieur défaillant, a été pour la France, l'écroulement de son pavillon routier à l'international. Actuellement on connaît un **déficit chronique de 4 à 5 milliards €** de notre balance des échanges de services de transport routier de marchandises.

Je le dis souvent. On peut chercher à vendre CAF pour sécuriser un peu plus notre

pavillon... plus vous êtes importateur net (de marchandises diverses en particulier) plus votre pavillon perd des parts de marché. C'est mécanique. Si tu fabriques des Jeans en Pologne, tu ne vas pas spontanément confier ton transport à un routier français. Ton commissionnaire se fera un plaisir de te trouver un Polonais !



**Christian :** *Patrice est ce que la route et le fer étaient consentantes lorsque les autorités ont voulu les marier ?*

## MARIAGE DE RAISON ?

**Patrice** : Je me suis souvent posé la question. Qu'y a-t-il vraiment au delà des discours ? D'ailleurs je ne sais pas si, après guerre, les autorités ont eu un réel rôle moteur. Le point de départ de cette participation commune au développement du combiné remonte semble-t-il à 1945 avec la création du *Syndicat National des Transports Mixtes* (SNTM), sous le régime de la loi du 21 mars 1884 sur les syndicats professionnels. Ce « syndicat » regroupe alors la SNCF et les routiers utilisateurs de la technique dite « UFR »

En France on a de fait construit des entités successives, jusqu'à la création de Novatrans dont l'existence, au départ, ne pouvait reposer que sur un « mariage » de fait. Le développement de l'UFR, premier système en France de manutention horizontale, demandait des matériels spécifiques. Et, je crois, la société gérant le matériel regroupait les intérêts ferroviaires (via SCETA) et routiers.

Le Groupement Technique des Transporteurs Mixtes, qui était finalement le « client de la SNCF » regroupait des transporteurs routiers, mais aussi, le monde ferroviaire. Plus tard, la STEMA qui a introduit le système **Kangourou** et révolutionné le transport combiné rail route en 1958, et bénéficiait du tarif des trains complets, avait un capital représentant aussi bien les intérêts routiers que la SNCF.

Novatrans, qui est issue d'une création en 1967, et devint le « *fonds de commerce routier* » du combiné reposait sur le même équilibre. Au début des années 1980 elle était le seul opérateur de ce type en France. Mais la SNCF conservait jalousement ce qu'elle appelait un « fonds de commerce ferroviaire » avec la Compagnie Nouvelle des Conteneurs (CNC - issue de la Compagnie des cadres de jadis). Il serait trop long de rentrer dans le détail, mais, dans mon rapport de 1983 sur le combiné j'avais souligné le caractère incohérent de l'offre, l'inefficacité du « système », d'ailleurs inefficace sur le plan tarifaire, et souligné que les entreprises, n'avaient pas de véritable capacité d'initiative stratégique (ni politique ni capitaliste). On a réformé un peu le système.. mais un vrai pouvoir d'inertie s'est alors manifesté pour ne pas aller au-delà. Alors mariage oui, mais sans doute de raison, et trop faiblement doté !

*Christian : Est ce que les perspectives du transport combiné pouvaient être une réponse suffisante?*

## **ENCORE FAUT-IL QUE LE CHEMIN DE FER AIT UNE STRATÉGIE**

**Patrice :** Ne soyons pas anachroniques. On voulait re-dynamiser le fret ferroviaire, et le combiné était naturellement non seulement le marché qui croissait, mais celui qui offrait des

réponses crédibles à la baisse de compétitivité du rail. Mais là encore, que de difficultés. Je me souviens de la direction commerciale marchandises de la SNCF qui nous expliquait qu'elle ne savait pas justifier économiquement le dégagement du gabarit B ou B1, ou de son directeur, lors de l'inauguration d'un chantier de transport combiné, m'expliquant que ce terminal ne serait pas rentable... Et c'est sans parler des difficultés politico-administratives faites aux groupes passant du rail classique au combiné.

Certains ont fini par abandonner le rail à cause de l'attitude de la SNCF. La SNCF a eu du mal en 1985 à accepter les priorités que nous souhaitions inscrire dans le contrat la liant avec l'Etat. Elle avait des difficultés à concevoir une stratégie Européenne explicite. Elle avait du mal à dépasser la seule notion de déperéquation en marchandises et de fonder véritablement sa politique tarifaire sur ses coûts. Un sujet qui, nous le savons trop toi et moi, est un problème politique et comptable majeur.

Je rappelle pour clore la description du paysage, que les tarifs de vente de Novatrans étaient alors indexés sur les tarifs routiers !!!

***Christian** : Quid des fiançailles de la route roulante? ..,qui en est à l'origine? La toute*

*roulante à longue distance ou de plaine est surtout un concept français.*

**Patrice** : Alors tu poses une question qui pour moi n'a pas de réponse claire. J'ai connu un inventeur belge je crois, au début des années 1980, qui prônait un système ressemblant à Modalhor. Personnellement je trouvais cette idée de « *berceau pivotant* » astucieuse pour transporter des semi-remorques, mais je ne voyais pas l'intérêt de la route roulante en plaine et sur de longs trajets. L'argument principal étant : pourquoi transporter un tracteur ? Comme d'ailleurs la caisse mobile et son succès nous prouvaient qu'il était économiquement préférable de ne pas transporter des essieux pour rien. La transposition d'un modèle alpin (route roulante à petites roues) qui marchait bien à l'hexagone est, semble-t-il apparu comme la « bonne idée » avec le système dit Modalhor en 1990, et sa mise en oeuvre dans les Alpes en 2003. Mais, rapidement, en plaine, ce système a été utilisé pour transporter essentiellement des semi-remorques... et il se trouve alors en concurrence avec d'autres systèmes.

## **GARBAGE-CAN ?**

Tout cela est intervenu dans une période très difficile pour le fret ferroviaire et le combiné.

De là, à dire qu'on a réfléchi comme dans le modèle de la « gabage-can », il n'y a qu'un pas de mon point de vue. Au surplus nous savons tous que ce système requiert des investissements plus lourds que le combiné classique. Mais en fait de route roulante, c'est désormais un système comme un autre de transport de semi-remorques.

Tu sais que pour moi la question du fret ferroviaire est désormais ailleurs : il faut repenser le modèle économique et technique du combiné. Mais c'est un autre débat.

Il y a un phénomène quand même majeur, que les données mettent clairement en évidence :

Beaucoup misaient sur un développement du combiné, qui répondait manifestement à la fois à une « solution » pour le rail et aussi pour certains transports routiers. Au début des années 1980<sup>10</sup> nous pensions qu'il fallait mener un certain nombre de réformes, y mettre de l'initiative et de l'esprit entrepreneurial, et financer quelques terminaux plus modernes et plus grands. Et puis, par la suite, la part de marché du combiné a régressé fortement sur le sol

---

<sup>10</sup> J'ai été en 1983 le rapporteur d'une mission sur le sujet sous la présidence de Michel Frybourg : [https://patintosh.github.io/transport/rapport\\_frybourg-salini.pdf](https://patintosh.github.io/transport/rapport_frybourg-salini.pdf)

national, la période la pire étant 1996-2008, au moment même où on affichait des objectifs très ambitieux au nom de la lutte pour le climat et nous sommes aujourd'hui au niveau des parts de marché des années 1960 !! Ces épisodes devraient faire réfléchir. Mais, même si l'évolution en Europe est moins erratique, les résultats sont décevants. L'UIRR<sup>11</sup> revendique en 2025 60 milliards de tonnes.km, ce qui est peu, contre 100 en 2022. On est actuellement au niveau des trafics de 2006.

*Christian : Est-ce que ces combinaisons n'ont pas été surtout des solutions irréalistes parce que l'Europe n'avait pas la force et les technologies pour les imposer ? Les pays n'avaient pas la distance. Ou bien est ce que la fluidité logistique comme tu dis n'était pas suffisamment mature pour bien appréhender les différences de performance ? Ou bien est ce un combat caché entre industriels qui en définitive imposent à la route leur logique d'affrontement. on parle de lobbies routiers, ce ne sont pas ceux d'entreprises routières ?*

**Patrice :** Là on est dans l'interprétation, et je ne peux faire que des hypothèses. Pour ma

---

<sup>11</sup> [https://www.uirr.com/sites/default/files/documents/UIRR-Report-2025-26c\\_1.pdf](https://www.uirr.com/sites/default/files/documents/UIRR-Report-2025-26c_1.pdf)

part je crois depuis longtemps, et je ne suis pas le seul, que le monde ferroviaire a énormément de mal à accepter que son modèle technico-économique pour le fret est dépassé. Ou si elle le croit, elle semble chercher s'il existe « sur étagère » des solutions. En France ce là implique une étagère française avec une technique française. Et la logique alors est malheureusement celle de la « garbage-can <sup>12</sup> ». Je rappelle que cette théorie traduit en fait à une sorte d'effet d'aubaine du management qui confronté à un grave problème rencontre, un peu par hasard (et grâce au lobbying) une « solution ». On n'a pas vraiment décrit ce que les militaires appellent « l'état futur recherché », et surtout sa cohérence technique économique et commerciale. Je crois profondément qu'il existe, et depuis longtemps une panne dans l'analyse stratégique dans le monde ferroviaire, et singulièrement en France, d'autant plus que ce travail avait été fait convenablement pour le transport de voyageurs. En effet le succès de l'un condamne pour ainsi dire l'autre. Le transport combiné ne peut plus se concevoir comme on continue de le faire. Très nocturne, reliant des

---

<sup>12</sup> Cohen, M. D., March, J. G., & Olsen, J. P. (1972). *A Garbage Can Model of Organizational Choice*. *Administrative Science Quarterly*, 17(1), 1-25.

terminaux-culs-de-sac éloignés, négligeant la réalité des échanges économiques, et n'offrant ni fréquence, ni capacités suffisantes, avec une fiabilité insuffisante, et à des prix de revient élevés, subventionnés et in fine déficitaires. C'est dramatique. Mais cela nous éloigne du routier.

# La perspective de long terme

**Christian :** *Nous sommes maintenant dans le premier quart du XXI<sup>e</sup> siècle et l'on ne peut pas dire que l'on voie aujourd'hui beaucoup plus clair qu'il y a dix ou vingt ans sur les perspectives des transports, pas plus d'ailleurs que sur les perspectives générales de l'activité économique ou de l'évolution de nos sociétés.*

*Mais ce n'est pas pour autant qu'il faut se décourager et qu'il faut faire toujours acte de responsabilité, un thème qui est souvent revenu chez les philosophes Allemand du XX<sup>e</sup> siècle.*

*Observateur puis acteur pour redevenir à nouveau observateur je souhaiterais que l'on fasse une sorte de bilan récapitulatif de la situation actuelle du transport routier, aussi complet que possible, pour passer ensuite dans une vision plus prospective.*

*En d'autres termes l'échange que nous avons actuellement pourrait se caractériser en une sorte de travail préalable utile pour un exercice de planification pour le routier, ce qui ,n'est toujours pas fait aujourd'hui alors qu'un Commissariat au Plan a été remis en place depuis presque 2 ans, question sur laquelle nous avons nos propres idées et sur lesquelles nous allons revenir.*

*Car une fois ce bilan actuel réalisé nous passerons à une troisième partie qui est celle d'une vision prospective du transport routier, dans une démarche qui aurait pu être la nôtre dans ce que l'on estime nous être une adaptation de la planification Française au contexte actuel. Le bilan actuel pour un travail de perspective de long terme ne peut se faire sans s'appuyer sur une analyse rétrospective qui est elle-même de long terme. Bien entendu elle se complètera ensuite par un grossissement de l'analyse sur la période la plus récente. En tant qu'historien tu a gardé cette pratique de l'analyse retrospective de long treem depuis longtemps, et tu continues régulièrement à diffuser et présenter tes résultats devant des chercheurs, jeunes et moins jeunes, restant avant tout passionnés du transport. Après avoir rappelé qu'une politique des transport n'est jamais spontanée, sans mémoire sous prétexte que l'on connaît une accélération qui nous coupe rapidement de nos racines, peux tu nous redire à quels constats majeurs tes analyses retrospective sur longue période nous conduisent.*

## LE RAIL DÉCONNECTÉ DU COMMERCE EXTÉRIEUR

**Patrice** : Sur ce point particulier, comme tu le sais j'ai fait en 2025 un petit travail pour Ferinter et Rail et histoire. Le problème le plus difficile à résoudre était de reconstituer sur une période de plus de 70 ans des séries cohérentes pour analyser le détail des trafics. Et j'ai dû me résoudre à des regroupements à mon sens trop importants. La question du recul des produits de base, et de l'industrie lourde est en effet au cœur des interrogations. Ainsi j'ai synthétisé mon analyse en relevant six phénomènes - et non un seul - :

1) la **Recomposition industrielle** : la désindustrialisation relative et la montée des produits finis réduisent le potentiel de transport de matières premières et semi-produits, historiquement portés par le rail.

2) La **Transition énergétique** : la « nuclearisation » du mix français a entraîné une chute des flux de charbon et produits énergétiques, autre pilier du fret ferroviaire

3) La **Dématérialisation du PIB** : une part croissante de la valeur ajoutée provient de services ou de biens immatériels, moins transportables physiquement et cela touche naturellement les échanges « interindustriels ».

4) l'**Ouverture européenne** : les échanges passent de plus en plus par des ports étrangers (Benelux, sud de l'Europe), ce qui

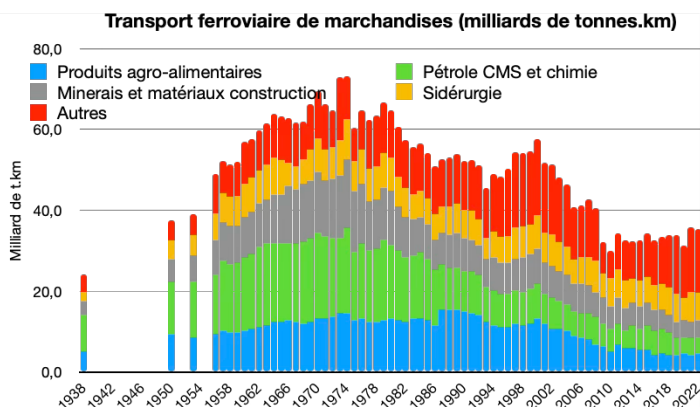
détourne les flux du réseau français. Au surplus ce flux – souvent d'importation – comportent des produits de consommation en proportion significative, ce qui n'était pas le cas il y a 50 ans.

6) **L'Inadéquation de l'offre ferroviaire** : capacités limitées, fréquence insuffisante, manque de flexibilité et qualité de service jugée inférieure à la route.

Parmi ces phénomènes certains ne sont pas, loin s'en faut, spécifiques à la France, à l'exception de la nucléarisation de notre production électrique. Mais quelque chose de spécifique intervient dans les années 2000 avec une vraie cassure: le fret ferroviaire décroche alors que la valeur ajoutée des branches « physiques » ne s'effondre pas. Cela révèle un **décalage entre la demande de transport et l'offre ferroviaire**, plutôt qu'un simple reflet de la désindustrialisation.

### **Évolution de la structure du transport ferroviaire en France**

Mais il y a une évidence : le rail n'a pas su en France profiter de la croissance du commerce extérieur !! Le rail demeure un transporteur de biens industriels et de produits de base...mais est largement insensible finalement à la construction européenne.



## L'EXTERNALISATION OU LE SENS DE L'HISTOIRE ?

**Christian :** Dans cette travail rétrospectif peux-tu nous dire comment le domaine d'intervention d'un transport public évolué par rapport à un transport routier de compte propre qui est assuré par le chargeur pour ses propres besoins.

De ce point de vue, il existe probablement des limites à l'extension du transport pour compte d'autrui. On retrouve d'ailleurs un phénomène comparable à celui qu'a connu autrefois le chemin de fer lorsque certaines industries lourdes développaient leurs propres parcs de wagons et réduisaient en quelque sorte le rôle du rail à une simple fonction de traction. Il paraît donc difficile d'imaginer que toutes les activités nécessitant des équipements très spécialisés puissent être intégralement confiées à des prestataires extérieurs.

**Patrice :** Cette question était très à la mode dans les années 1960-1970. Il ne faut pas raisonner autour de cette question sans voir dans le partage compte propre-compte d'autrui, la résultante de la réglementation.

Si on contingente le transport public, le transport privé a mécaniquement une place plus importante. Au surplus les transports agricoles et du secteur du BTP, essentiels à la libération, sont alors plus facilement pour compte propre.

De fait, dans les années 1950 et 1960, les deux catégories sont à peu près équivalentes en tonnes.km. Les transports publics ayant des parcours plus long, et fonctionnellement sont plus efficaces (non dédiés, parcours à vide moindres, taux d'utilisation plus fort).

Déjà dans les années 1970 l'équilibre se déplace. Le public capte déjà plus de 60 % du marché.

En 1995 – hors pavillon étranger – le compte propre ne représente plus que 24 % et même 18 % si on prend en compte le pavillon étranger. De nos jours, le compte propre ne représente plus que 12 % du pavillon français et moins de 7 % des transports en tonnes.km sur le sol national. On a donc bien un vrai mouvement d'externalisation servi d'une part par la croissance des groupes de transport, et l'industrialisation de leur production. Au surplus on peut aujourd'hui offrir une gamme

large de services, allant du transport spot, au transport industriel structuré, avec ou non une flotte dédiée au client. On en parle donc beaucoup moins.

***Christian** : On a vu que une évolution importante de l'organisation du transport sur la période passée est celle de l'intégration du transport routier dans des chaîne logistique. En d'autres termes le transport routier tend de plus en plus à s'inscrire dans une logique globale de chaîne logistique porte-à-porte. Les opérations de transport deviennent ainsi un élément parmi d'autres d'un processus plus large d'acheminement des marchandises. Cette évolution conduit à banaliser l'opération de transport elle-même au profit d'une vision intégrée de la chaîne logistique. Cette intégration est souvent portée par de grands opérateurs logistiques qui se superposent désormais aux acteurs traditionnels du transport. Nombre de ces groupes sont d'ailleurs issus du transport routier lui-même.*

## **LES FAMEUX 4TH PL**

**Patrice** : Comme je l'ai exposé plus haut, tout change vraiment avec un double mouvement : la **fin de l'hyper division du travail par les règlements et la globalisation économique** (grands espaces régionaux et mondialisation). Au surplus cela

se produit au moment où la logistique contractuelle se substitue massivement à la logistique « propriétaire » des chargeurs, qu'il s'agisse de distribution ou d'approvisionnement. Il se trouve que tout cela coïncide à peu près dans le temps.

C'est donc alors que se produit ce triple mouvement de **développement international** (européen puis mondial), de **croissance externe**, et de **diversification** : les firmes comprennent que l'offre globale est une offre de solution et pas uniquement ou strictement de moyens de transport ou de stockage.

Ce chambardement enfante des groupes mondiaux, dont je faisais jadis la revue annuelle et l'analyse. Cela n'empêche pas des spécialisations ou des recentrages particuliers sur certains métiers, et des erreurs, donc des retours en arrière.

Aujourd'hui on parle de « 4th PL" (Fourth-Party Logistics), c'est à dire d'intégrateurs qui articulent leurs propres ressources avec celles d'autres prestataires pour concevoir, gérer et optimiser la chaîne logistique globale d'un client. La grande nouveauté est d'y trouver désormais des opérateurs comme Amazon (1<sup>er</sup> mondial). Mais on trouve parmi les 10 premiers 6 européens avec DSV, DHL, Kuehne + Nagel, Ceva (CGM), Maersk et Geodis..

## AUJOURD'HUI 42 % DU « TRANSPORT » N'EN EST PAS..

Dans les statistiques, les nomenclatures ne permettent pas de reconstituer de manière précise l'évolution du secteur par activités dans leur définition actuelle. Pour autant, on dispose d'une idée assez précise de la production actuelle de la Branche « marchandises ». La part du transport routier là-dedans serait de l'ordre de 44 %, celui de la logistique de 22 %, et enfin les organisateurs de transport autour de 20 %.

Autrement dit, le transport de fret proprement dit (tous modes), ne représenterait qu'autour de 58 %. Cela donne la mesure de l'ampleur de l'externalisation des activités logistiques, mais aussi de l'organisation de transport.

Ce chiffre, bien entendu ne prend pas en compte de l'existence d'un déficit de la balance des échanges effectifs de services routiers qui représente entre 4 et 5 milliards € par an.

***Christian :** Maintenant nous pourrions revenir sur la période plus récente qui montre que le transport routier reste vulnérable aux chocs qui frappent l'économie mondiale et Européenne et réactif dans l'expression de mécontentements, avec toujours la menace de blocages routier. Cela est en particulier le cas lors de crises pétrolière durant lesquelles*

*le gouvernement met au point toute une panoplie de mesures pour éviter des débordements (aides, limitations des hausses de carburant, surveillance de points sensibles que sont le blocage de dépôts etc...)*

*Dans les manifestations des gilets jaunes on a vu que les transporteurs étaient présents mais ne jouant pas un rôle moteur. Il n'empêche que le système de taxe préparé n'est plus revenu sur le devant de la scène, et que les statistiques de faillites de petites entreprises est élevée. De plus les transporteurs nationaux sont désormais pratiquement exclus du transport international, et enfin que la concurrence du cabotage à l'intérieur des frontières pourraient être plus fortes : nous avons débattu de ces problèmes mais leur accumulation combinée avec une situation mondiale des plus instables ,*

*Doit-on continuer à s'inquiéter d'une possible expression de mécontentement où les transporteurs routiers associés ou non à d'autres catégories de professionnels comme les agriculteurs puisse provoquer un blocage et une crise majeure en France voire en Europe ? Les rédacteurs du traité de Rome avaient bien pressenti qu'il fallait traiter à part ces deux secteurs, mais ils n'y ont manifestement pas parvenus ou trop tard pour le transport.*

## TANT QUE LES FACTEURS ÉCONOMIQUES ET SOCIAUX DE CRISE EXISTENT...

**Patrice :** Je fais une différence entre « **facteurs économiques et sociaux de crise** », qui sont pour moi des données qu'on peut « objectiver », et la matérialisation concrète de la crise qui dépend parfois de fait générateurs externes. A chaque fois que je vois les écarts potentiels entre travail salarié et non salarié augmenter, à chaque fois que des hausses de coût sont brusques et rapides, mais aussi à chaque fois que les entreprises ou les conducteurs perçoivent que des décisions menacent la survie de certains d'entre-eux (comme ce fût le cas du permis à point) , etc.. il y a un risque.

Reste le passage à l'acte qui est autre chose. Mais encore une fois des mouvements comme celui de routiers polonais à la suite des facilités données aux routiers ukrainiens à la suite du déclenchement de la guerre par la Russie, font parti d'un paysage « possible ». Les pouvoirs publics devraient pouvoir les anticiper, et pour une part les éviter. Mais encore une fois, au risque de me répéter, tous les conflits routiers ne sont pas de même nature. Certains sont des mouvements de conducteurs, qui d'ailleurs peuvent se cliver en salariés et indépendants, certains de patrons, certains sont très organisés syndicalisent, d'autres non, et relèvent de

coordinations. Enfin certains sont multi-forme et donc difficile à comprendre pour les observateurs extérieurs.

Ce que je crois, c'est que le transport, en tant que « **métier en tension** » comme le disait notre collègue Patrick Hamelin<sup>13</sup>, et aussi en tant qu'unique acteur de la circulation marchande réelle, a une place singulière : c'est un secteur qui peut vivre des convulsions et dont la place les rend nécessairement lourdes de conséquences. C'est donc stratégique. Ce que les politiques frileux traduisent par « pas de vague ! », comme on m'avait dit à Matignon.

## UNE QUESTION SOCIALE CENTRALE

La question sociale en général, qui concerne à mon sens aussi bien les grands routiers (ceux qui « découchent » comme on dit), les régionaux, parfois très « industrialisés », la distribution tant en zone urbaine (VUL) qu'en zone rurale, mais aussi le travail en entrepôt, véritable angle mort du monde de la logistique, est centrale. Elle l'est, comme je l'ai suggéré, parce que le travail dans notre secteur EST le maillon stratégique et le demeure malgré les progrès de l'automatisation. On ferait bien, d'ailleurs, de se projeter sur

---

<sup>13</sup> <https://splott.univ-gustave-eiffel.fr/la-recherche/fond-patrick-hamelin>

l'évolution de celle-ci et également de l'anticiper. Il s'agit là d'un des grands secteurs de travail ouvrier, l'un des derniers... Alors la question des conditions de travail et de rémunération, avec son corollaire la pénurie de conducteurs et le « turn-over » dans certains métiers, est logiquement centrale. Et l'espèce de marché passé « toquant » la liberté laissée au roulant, contre des conditions de travail hors normes, bute régulièrement sur les réalités du métier. Tu te souviens sans doute de ces conflits nés de temps d'attente surréalistes, jadis, au déchargement dans les grandes surfaces, qui mettaient en lumière la réalité du métier et une question centrale : mais au fait qui paie ce temps passé et perdu. Quand on précise le contrat, on traite à la fois le coût de la prestation, son prix, le décompte de temps, et in fine la rémunération du conducteur.

Aujourd'hui l'explosion des micro-entreprises de transport de colis - accompagnant la vente à distance - a produit, ces fameux « freelance » ayant tous « un fil à la patte », dont l'intensité du travail est parfois considérable. Il est légitime que l'on s'interroge à la fois sur leurs conditions de travail et de rémunération. On a longtemps disserté juridiquement sur la réalité de leur statut et de celui des livreurs adhérents à des plate-formes. En fait cela ne fait que refléter une fois encore le caractère central du

dualisme dont j'ai parlé plus haut. Mais ne soyons pas naïfs. Certains sous-traiteront à des PME elles-mêmes employant des « nuées » de micro-entreprises. Il est évident que l'amélioration des conditions de travail et de rémunération passe ici par une vaste négociation, qu'il est toujours possible d'inciter.

La question des grands routiers se pose aussi, ne serait-ce que parce qu'on laisse sur le même marché s'affronter des gens issus de pays à pouvoirs d'achat disparates et du travail salarié à du travail indépendant, dans un contexte où l'harmonisation sociale et fiscale sont des rêves impossibles. Alors oui, je crois qu'il faudra - mais sans doute en lien avec d'autres partenaires s'interroger sur l'avenir du modèle social dans le transport routier, mais peut-être aussi des autres modes. J'avais jadis évoqué de pistes simples ne serait-ce que pour réduire les contradictions - j'en ai parlé plus haut -. L'une d'entre-elles que j'avais imaginée en 2018 se résume ainsi : « *On sait que le fait de mener « une activité de transport intérieur de façon habituelle, continue ou régulière », implique de s'établir dans le pays concerné. Il suffirait d'appliquer avec rigueur cette obligation, même si les entreprises caboteuses répondent aux règles régissant le cabotage. Mais dans notre cas de figure ça n'est pas tant le caboteur qui est en cause –*

*dans le cas où il n'est pas partie prenante du groupe donneur d'ordre -, mais celui qui l'utilise. Il s'agit en effet de faire réaliser « une activité de transport intérieur de façon habituelle, continue ou régulière » par un ou des caboteurs, ce qui pourrait parfaitement être interdit. Quitte, on l'a déjà dit, à libéraliser totalement l'exercice du cabotage, c'est-à-dire d'affirmer l'intégration effective du marché ». Mais pour cela, on ne peut réfléchir seuls. Il faut poser le problème au niveau de l'Union Européenne, ce qui ne va pas de soi désormais, compte tenu des parts de marché acquises.*

Ceci dit on ferait bien en attendant de ne pas oublier que la concertation entre Etat et professionnels (patrons comme syndicats ouvriers) doit être permanente comme l'écoute.

**ON NE VA PAS ENCORE UNE FOIS REGRETTER...**

**Christian :** *Tu es un observateur attentif aux publications officielles et professionnelles sur le transport sans parler de groupe de réflexions qui prolifèrent (Think Tank) pour participer à ce « concert permanent » sur les transports qui contraste avec l'absence de propositions fortes et fondée sur le transport routier. Pour ma part l'absence d'analyse quantitative, et de traitement de donnée sur la demande ou de traitements de flux favorise*

*un communication libérée et massive sur ce qu'il faudrait faire en matière d'offre : sans évaluation, qui devient de plus en plus difficile, on peut être prolixe.*

*Rien que parmi les publications officielles sur » l'état du transport » on note que celles du Ministère des transports qui s'effacent de plus en plus dans les références par rapport à celles de l'ART, et que des statistiques officielles sont de plus en plus souvent commentées plus en détail dans des revue professionnelle comme celle de LTF.*

*Patrice, penses tu que ces publications t'apporte plus d'éléments dans ce travail de bilan. (Bilan de court terme il va sans dire, rares étant ceux qui s'intéressent au long terme.*

**Patrice :** Le Numérique démultiplie les opportunités d'expression. Nous en profitons toi et moi d'une certaine façon. Autrefois, sans doute, on s'attachait plus à se confier aux revues professionnelles alors plus nombreuses et diverses. Je crois que l'air du temps en matière de communication ressemble un peu plus aux stratégies de saturation de l'espace médiatique qu'à la volonté d'approfondir. Pour autant, on ne peut pas négliger ce qui peut, ici ou là, naître de ces groupes de réflexion. La question me semble plutôt de savoir faire le tri, de travailler en aval (et idéalement en amont), pour

alimenter un débat sérieux. Je suis plus inquiet comme toi d'ailleurs, du recul du secteur des études du Ministère, et la disparition du lien entre celui-ci, les professionnels, et l'orientation de la recherche. Mais on ne va pas une fois encore regretter que l'administration ne sache (ne veule) plus observer, partager, concerter, planifier... On en paie déjà le prix.

***Christian** : La pression de la concurrence internationale continue à s'exercer par le biais de différences de rémunération du personnel roulant par des entreprises dont l'implantation est peu contrainte. Le modèle de sous traitance s'est généralisé, dans une ubérisation du transport routier créant des situations des plus précaires pour les livraisons.*

*Et dans le même temps se développe un marché de véhicules électriques puis probablement à terme plus autonomes.*

*Cette évolution change complètement les données d'évaluation qui ont voulu que le fer soit privilégié dans la défense de l'environnement et la limitation d'émissions de CO2 : à terme cela ne sera plus le cas et les évaluations ne sont pas revues pour les grands projets.*

*Bien au contraire la concentration des financements publics sur le fer se poursuit pour les infrastructures et l'exploitation, : de*

*gros programmes de nouvelles technologies ferroviaires investissent le champ des corridors, concept de la planification Européenne des RTE pour l'application des nouvelles technologies, la recherche routière se réalisant dans un cadre plus indépendants avec des industriels de la route au point où l'on se demande si la vieille différenciation entre modes ne se creuse pas à nouveau. Bref une situation préoccupante pour trouver la situation ne combinaison efficace des modes.*

*Enfin un troisième point est celui de la planification du transport routier, et d'une manière général celle des transport.*

*Après 2 ans cette planification n'a pas encore commencé et le Commissariat au plan se contente d'expertise, sans relation très manifeste alors que le plan est une occasion d'appropriation d'un travail commun sur le base d'échanges et de confrontations.*

**Patrice :** La question de la concurrence générale dans ce secteur tourne nécessairement autour des disparités sociales. Elles existent cependant relativement moins entre pays de même niveau de revenu par tête. Je dis relativement car la convergence n'efface pas les disparités entre nos systèmes sociaux et fiscaux, différences qui dans certains pays existent même entre régions. Mais l'élargissement

passé de l'UE, et les éventuels prochains montrent qu'il s'agit d'un enjeu réel pour les « pavillons » des pays fondateurs de la Communauté Européenne. Il est évident que le dualisme persistant dans ce secteur risque de demeurer un « modèle » organisationnel que seul une certaine fragilité, où une action Européenne cohérente peut faire régresser. L'électrification massive réduira les coûts d'usage et les externalités routières, limitant les hypothèses réalistes de report modal vers le ferroviaire tant que ce dernier ne produit pas, lui aussi, de rupture significative dans son modèle technique et économique. Les facteurs de changement vont donc actuellement plutôt dans le sens d'une intensification de la pertinence économique du transport routier et sa transition écologique massive potentielle. Il reste, qu'en France, on parle (Comité d'Orientation des Infrastructures)<sup>175</sup> Milliards € d'investissements sur deux quinquennats pour moderniser le réseau ferroviaire et développer de nouvelles lignes et qu'on nous parle d'opérer des transferts financiers massifs de la route vers le rail par voie législative. On peut parler alors ici de cécité prospective. D'autant, que par ailleurs il n'y a aucune raison que les véhicules autonomes - en réalité contrôlés - ne finissent pas par se développer en Europe. Il y a là des enjeux majeurs tant pour le secteur que pour

l'économie européenne qu'on semble ne pas vouloir voir, alors que c'est un sujet que l'on traitait déjà il y a plus de 20 ans<sup>14</sup>. Pendant ce temps là on continue de financer et de s'émerveiller de projets, certes anciens, dont l'évaluation socio-économique s'avère d'autant plus fragile.

Une autre façon de dire que l'on aimerait plus de prospective, mais aussi le retour à l'abécédaire de la planification et de l'évaluation préalable des grands projets pour le transport.

---

<sup>14</sup> [https://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0073/Temis-0073428/RMT04-007\\_PARTIES\\_1\\_ET\\_2.pdf](https://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0073/Temis-0073428/RMT04-007_PARTIES_1_ET_2.pdf)

# La politique aujourd'hui

*Christian : Question : Patrice comment caractérises-tu la politique du transport routier aujourd'hui?*

## **DERRIÈRE LES DISCOURS**

**Patrice :** Le ministère, parfois englouti dans des ensembles vastes, existe toujours, mais avec des contours qui peuvent varier. On a, depuis de nombreuses années, je le regrette, en France, une conception des structures ministérielles qui peine à poser clairement des enjeux globaux du « système de transports » et de ses professions. Je ne suis pas certain que cela favorise l'expression à long terme d'une politique cohérente. Pour le reste, le secteur du transport routier doit d'abord être « géré » (application de la réglementation, contrôles), et le ministère doit théoriquement s'attacher à défendre une position française au sein des instances Européennes, c'est à dire idéalement exprimer une stratégie, prolongeant sa stratégie nationale dans les domaines technologiques, infrastructurels, social, économique etc.. D'où l'importance des thématiques « mobilisant » les ministres. La Loi **LOM** (2019), par exemple, a apporté une « boîte à outil » pour l'ouverture du marché régional du transport ferroviaire de voyageurs, mais a surtout modifié le centre de

gravité des préoccupations affichées, vers les mobilités quotidiennes tout en affichant l'objectif de la neutralité carbone des transports terrestres d'ici 2050. Ce retour du « quotidien », avec en première ligne les trottinettes et le vélo, tout comme les discussions récentes dans le cadre du projet dit « **Ambition France Transports** » peuvent inquiéter. En effet, ce dernier « groupe de réflexion » résulte en fait du constat de l'existence d'une dette grise importante (remise à niveau nécessaire des réseaux vieillissants) et d'une impasse financière massive du rail conduit à vouloir utiliser les bénéfices des autoroutes pour moderniser le train et réparer nos réseaux routiers du quotidien. Ce qui est extraordinaire, c'est que ces travaux passent complètement à côté de la nécessaire réévaluation des grands projets - et finalement des études alimentant le COI -, et ont une vision essentiellement de court terme des enjeux de l'électrification de la route, tout comme d'ailleurs la mutation nécessaire du fret ferroviaire. Il me semble évident qu'on manque cruellement d'anticipation dans ces domaines. Pour en rester au routier, le poids des batteries nécessaires pour une autonomie acceptable (400-500 km) représente actuellement plusieurs tonnes. L'investissement initial (hors subvention) reste (encore) très élevé, avec un coût d'acquisition deux à trois fois supérieur

aux équivalents diesel. Face à ces handicaps, l'électrification par induction des routes peut offrir une solution efficace permettant une recharge dynamique pendant la conduite et éliminant les contraintes d'autonomie et les arrêts prolongés. Les batteries embarquées peuvent être considérablement réduites (jusqu'à 80%), diminuant le poids, le coût et l'impact environnemental du véhicule. Ceci augmente significativement la charge utile des véhicules. L'infrastructure, bien qu'exigeant un investissement initial important, s'amortit sur le long terme en électrifiant des corridors stratégiques. Les tests en Suède et en Allemagne démontrent l'efficacité du transfert d'énergie sans contact, avec des rendements acceptables, ouvrant la voie à une décarbonation efficace du transport routier de marchandises. On aurait aimé que l'on intègre au moins cette réflexion qui n'est pas sans incidence sur les comptes futurs des autoroutes.

## **A LA RECHERCHE D'UNE STRATÉGIE**

Pour le reste j'ai l'impression que l'on n'a pas (ou plus, ou qu'on ne croit pas nécessaire d'avoir) d'objectifs spécifiques - sociaux, économiques, réglementaires, fiscaux etc.. - pour le secteur, à l'exception, peut-être d'alléger certaines formalités quant à l'implantations d'entrepôts. Quelle stratégie

exprime-t-on à Bruxelles ? Tant pour le routier que pour les livraisons en VUL, ou encore pour prendre en compte l'évolution du dualisme ? Quelle stratégie a-t-on face aux difficultés du combiné rail-route ? Quelle analyse a-t-on face aux dérives et incertitudes de nos grands projets comme Lyon-Turin ferroviaire et Seine-Escaut, mis en lumière par la Cour des Comptes Européenne ?

**Christian** : *Patrice ne penses tu pas que l'on doit distinguer 3 niveaux*

*La politique Européenne, Nationale, Locale pour mieux comprendre la logique? Si oui que penses tu de la cohérence entre ces trois niveaux*

**Patrice** : Pour parler de cohérence encore faut-il avoir une stratégie, qu'on traduit dans un plan, et développer des concertations a minima avec nos actuelles régions dont les compétences sont importantes. Je ne vois pas vraiment la stratégie, si ce n'est que par touches, et bien entendu il n'y a pas de plan. La question des collectivités locales comme les communes et les communautés de communes est un peu différente, mais doit s'articuler, elle, avec les plans ou schémas régionaux. Tous ne sont pas très structurés, mais ils ont le mérite de pouvoir servir de base, de référence. Je suis étonné cependant, que certains projets - dont les

évaluations ont été critiquées par exemple par l'autorité environnementale, ou qui commencent à dater - deviennent autant conflictuelles sans qu'on ait mené ce fameux travail d'évaluation contradictoire et pluraliste nécessaire. C'est à mon sens à l'Etat de faire ce qu'il faut pour que ce « temps » nécessaire ait lieu. Or, malheureusement, certaines études obligatoires ne sont pas faites, pas bien faites ou sont trop peu contradictoires. Je pense par exemple aux études dites « ex-post » menées après l'ouverture d'une ligne nouvelle par exemple.

*Christian : il a longtemps été souligné qu'une politique modale s'inscrit dans une approche multimodale: est ce que tu penses que l'on progresse dans ce sens.*

## **C'EST L'OFFRE QUI CRÉE LE MULTIMODALISME**

**Patrice :** Dans les discours oui.. On a l'impression, jusque dans les PLU de certaines communes, qu'un langage commun a été conquis mêlant mobilités douces, décarbonations, et multimodalisme. Mais le transport de marchandises est têtue. Il ne se nourrit pas de discours mais de solutions, de pratiques, de capacités. J'aurais dit que c'est l'offre qui crée le multimodalisme. Ce qui se résume à un certain moment en termes de sillons ferroviaires, de coûts, de performances

de manutention, de temps de transit, de fréquences, de qualité de service, etc.. et bien sûr de liaisons assurées. Derrière tout ça il y a la technique et des modèles organisationnels, et in fine une intégration du fret dans le système ferroviaire. Et pour être clair, tout cela ne s'arrête pas aux « frontières ».. qui n'existent plus pour le transport routier. Quand on voit la place actuelle des flux internationaux sur notre sol, et la place prise par les pavillons étrangers, on voit bien que la question de l'offre de bout en bout est centrale, ce qui n'empêche pas d'ouvrir le combiné à la desserte fine du territoire.

**Christian** : *au niveau Européen on a le sentiment que coexistent deux tendances :*

*- celle des RTE qui englobe un peu tout mais entre dans une phase difficile en étant campée sur un concept de corridor, qui n'est qu'une phase intermédiaire de planification de RTE en 2050. Cet horizon est lointain au vu de la rapidité de changements.*

*- mais aussi de politiques modales qui réapparaissent notamment dans le domaine de la recherche en liaison avec les industriels : grosse concentration de recherche ferroviaire avec des industriels ferroviaires notamment dans le Nord de la France, déclaration récente sur la politique maritime et portuaire . Recherches plus indépendantes de la route dans un*

*mouvement général d'électrification. Sans doute il y a derrière une politique d'industrialisation, mais ces démarches indépendantes les unes des autres n'est elle pas un retour en arrière de l'approche multimodale ( que ne reflète pas vraiment les structures administratives elles mêmes (Celle de la France et de Bruxelles notamment).  
Es tu de cet avis ?*

**Patrice :** Tu connais infiniment mieux que moi cet univers européen. Mon ressenti est comme tu le sais lié à l'analyse a-posteriori de ce qu'on met ou non dans les RTE, des bilans d'opérations, des rapports de la Cour des Comptes de l'UE, et de l'application concrète de tout cela en France ou sur « nos corridors ». Le manque de cohérence dans les évaluations ( y compris dans le prévisions, les hypothèses, les valeurs tutélaires, le taux d'actualisation retenu etc..). Quant à la continuité effective des corridors, il me semble qu'on est plus dans une logique de « guichets » destinée à financer des projets d'infrastructures, que dans celle d'une amélioration planifiée de la « continuité territoriale ». Quand on fait des études économiques préalables, on essaie, face à un effet recherché d'évaluer diverses solutions, et à tout le moins on s'attend qu'on évalue en termes de coûts et avantages diverses stratégies. Or une stratégie n'est pas un

grand projet, mais un ensemble dont peuvent ou non faire partie des nouvelles infrastructures. Manifestement on ne fait pas comme ça.

Maintenant les « acteurs », plus ou moins innovants et imaginatifs d'ailleurs, ont logiquement des programmes de recherche développement. Leurs clients et eux ont parfois de réelles anticipations « heureuses ». Mais parfois non. Ou alors on traite le problème sans remettre en cause des principes considérés comme immuables. C'est précisément là que la recherche publique - si elle est finalisée et orientée - peut et doit jouer un rôle. C'est aussi le rôle des travaux de prospective que d'éclairer des travaux de planification...



## **Table des matières :**

Introduction

5

L'idée centrale : « Le transport routier a fait l'Europe » 5

Les limites de la politique commune des transports 6

Les progrès réalisés à partir des années 1980 6

Les apports de l'Union européenne 7

Observateur puis acteur d'un changement

8

Des déterminants puissants : de la crise au malthusianisme

13

La crise ferroviaire des années 1930 13

Réflexe malthusien 15

La coordination : une inspiration tenace 17

Les tarifs et les prix 18

Tarif de protection, mais de qui ? 22

Les contingents de licences et leur dépérissement progressif 25

La France se met en marge des règles européennes en 1975 25

Les écueils des politiques « réflexe » : inefficacité et rentes

26

Le dualisme 30

Un système français qui bloquait la croissance interne en transport intérieur 33

Le grand chambardement 34

Retour sur les réformes engagées entre 1983 et 1986 38

Décontingenter et réguler ? 38

Tentation corporatiste 40

In-extremis 41

La droite et les prix 41

|                                                                                                                                 |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Le tournant des années 80, une fin et un début : des voies qui ont permis une croissance                                        |    |
| 45                                                                                                                              |    |
| La LOTI avait le tort d'être « intérieure »                                                                                     | 47 |
| Abandon du contingentement, arrêt de carence et les contrats-types                                                              |    |
| 49                                                                                                                              |    |
| La commission a fini par faire le job et le Conseil a suivi                                                                     |    |
| 49                                                                                                                              |    |
| Premiers à faire sauter le symbole contingentaire                                                                               | 51 |
| Tournant ou continuité ? Une situation Européenne gelée (ou presque), illusionnée par la croissance des échanges internationaux |    |
| 54                                                                                                                              |    |
| L'occasion manquée pour le transport et l'Europe, de 58 à 85.                                                                   | 55 |
| L'arrêt de carence : coup d'arrêt à la procrastination                                                                          |    |
| 59                                                                                                                              |    |
| Intelligence contre bureaucratie                                                                                                | 60 |
| L'illusion des préalables                                                                                                       | 62 |
| L'ouverture à l'est                                                                                                             |    |
| 64                                                                                                                              |    |
| On avance en marchant                                                                                                           | 64 |
| L'ouverture prime sur les risques                                                                                               | 66 |
| Le routier façonne le marché européen                                                                                           | 67 |
| Mais a créé un déficit de notre balance routière                                                                                | 68 |
| Mariage de raison ?                                                                                                             | 69 |
| Encore faut-il que le chemin de fer ait une stratégie                                                                           |    |
| 71                                                                                                                              |    |
| Garbage-Can ?                                                                                                                   | 73 |
| La perspective de long terme                                                                                                    |    |
| 78                                                                                                                              |    |
| Le rail déconnecté du commerce extérieur                                                                                        | 80 |
| L'externalisation ou le sens de l'histoire ?                                                                                    | 82 |

|                                                                   |     |
|-------------------------------------------------------------------|-----|
| Les fameux 4th PL                                                 | 84  |
| Aujourd'hui 42 % du « transport » n'en est pas..                  | 86  |
| Tant que les facteurs économiques et sociaux de crise existent... | 88  |
| Une question sociale centrale                                     | 89  |
| On ne va pas encore une fois regretter...                         | 92  |
| La politique aujourd'hui                                          | 98  |
| Derrière les discours                                             | 98  |
| A la recherche d'une stratégie                                    | 100 |
| C'est l'offre qui crée le multimodalisme                          | 102 |



