



*Liberté • Égalité • Fraternité*

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

---

## DOSSIER DE PRESSE

---

---

### Clôture des « Etats généraux » du transport routier de marchandises

Jeudi 10 mars 2011

---

Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

---

---

# Sommaire

**Etats généraux du transport routier de marchandises : une démarche originale et féconde**

**L'Etat s'engage**

**La feuille de route des partenaires sociaux sur l'attractivité des métiers, la reconnaissance**

**La modernisation de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires de transport**

## ANNEXE

**Le transport routier de marchandises : fiche d'identité**

## Etats généraux du transport routier de marchandises :

### Une démarche originale et féconde

L'organisation d'« états généraux du transport routier de marchandises » (EGTRM) figurait au protocole d'accord du 11 décembre 2009 qui a mis fin à un mouvement social des conducteurs routiers. En apposant leur signature sur ce protocole « Pour une modernisation sociale du transport routier de marchandises », l'organisation professionnelle Transport et Logistique de France (TLF) et les organisations syndicales de salariés représentatives du transport routier de marchandises - la fédération générale des transports et de l'équipement (FGTE-CFDT), la fédération nationale des syndicats de transports (CGT), la fédération des transports et de la logistique (FO UNCP), la fédération générale CFTC des transports et le syndicat national du transport et du transit (CFE-CGC) - ont manifesté leur volonté de se doter, pendant l'année 2010, d'un espace de débats et d'échange de propositions en vue de contribuer au développement et à la modernisation du transport routier de marchandises (TRM). Cet espace s'est voulu aussi peu formel que possible, échappant au jeu de rôles habituel et aux contraintes juridiques spécifiques à la négociation d'accords collectifs de travail.

Ces « états généraux » avaient pour ambition une réflexion partagée entre les partenaires sociaux sur la modernisation durable du secteur et le renforcement de sa compétitivité en intégrant à la fois les aspects sociaux, économiques et environnementaux.

### Déroulement

Ouverts par le secrétariat d'État aux Transports le 19 janvier 2010, les travaux ont été conduits dans le cadre de trois groupes de travail portant respectivement sur :

- la performance du secteur,
- l'attractivité des métiers et la formation professionnelle
- la rénovation de la convention collective.

Cette démarche originale a permis à l'ensemble des organisations professionnelles et syndicales de salariés d'échanger et de s'exprimer pendant une année sur l'ensemble des enjeux intéressant l'avenir du transport routier de marchandises dans un cadre moins formel que celui des négociations traditionnelles. Chaque groupe de travail était composé de l'ensemble des partenaires, employeurs et salariés, et animé par eux.

L'ampleur des sujets recensés au début des travaux a nécessité la mise en place de commissions thématiques dans certains groupes.

L'État a accompagné ces groupes de travail par un appui logistique, en assurant notamment le secrétariat de chaque groupe, et a apporté un soutien financier aux différentes organisations syndicales afin de couvrir leurs frais de déplacement.

Le secrétariat d'Etat aux Transport a mis par ailleurs à disposition des groupes de travail l'expertise d'un cabinet juridique, qui a nourri tout particulièrement les travaux des groupes un et trois.

## Structuration des groupes de travail

- **Groupe n°1 « contrat de performance » :**

Coprésidence : OTRE et TLF

Vice-présidence : CGT

Les commissions thématiques :

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

- **Groupe n°2 « attractivité des métiers, reconnaissance des qualifications et formation professionnelle » :**

Présidence : TLF

Vice-présidence : CFDT

Les commissions thématiques :

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

- **Groupe n°3 « rénovation de la convention collective » :**

Présidence : CFTC

Vice-présidence : OTRE

## Organisations participantes

- **Organisations professionnelles**

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

- **Organisations syndicales**

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

## Bilan de la démarche

Après un an d'échanges, les partenaires sociaux ont présenté le 10 mars 2011 au secrétaire d'État chargé des Transports une synthèse de leurs travaux.

Un rapport exhaustif a été établi par les présidences et vice-présidences des groupes de travail. Rendant compte des réflexions des partenaires sociaux et de leurs préconisations, il recense une centaine de propositions.

Ce document constitue la feuille de route du transport routier de marchandises pour les prochaines années.

En vue de suivre la mise en œuvre de cet ambitieux travail, le secrétariat d'État chargé des Transports a décidé de mettre en place un comité qui suivra régulièrement l'état d'avancement de la réalisation des mesures et des réflexions.

# Etats généraux du transport routier de marchandises :

## L'Etat s'engage

Les partenaires sociaux ont présenté le 10 mars 2011 au secrétaire d'État chargé des Transports un rapport de synthèse de leurs travaux.

Ce rapport rend compte de leurs réflexions et de leurs préconisations. Il recense une centaine de propositions.

Deux catégories de préconisations ressortent de cet ambitieux travail : celles qui relèvent en priorité de la responsabilité ou de la compétence de l'État et celles qui dépendent d'un accord entre partenaires sociaux.

Ces pistes d'actions constituent désormais la base de la dynamique de modernisation du secteur. Elles doivent maintenant être concrétisées par l'ensemble des acteurs.

D'ores et déjà, l'État a décidé de s'engager dans la mise en œuvre de plusieurs mesures concrètes :

### ➤ Sécuriser les relations chargeurs / transporteurs

Les relations chargeurs / transporteurs font l'objet de nombreuses dispositions législatives et réglementaires visant à les encadrer. Il apparaît toutefois que les entreprises rencontrent des difficultés dans leur mise en œuvre. C'est pourquoi, l'Etat a retenu deux actions visant à remédier à ces difficultés :

- **Réécriture des « contrats-types »**

Dans le transport routier de marchandises, peu de transporteurs ont établi des « conditions générales de vente ». Une grande partie des relations chargeurs / transporteurs sont régies par des « contrats-types », dont les dispositions sont supplétives. Ces contrats dont l'utilité tant juridique que pédagogique est démontrée, apparaissent toutefois souvent ignorés car trop complexes. L'Etat s'engage ainsi à une réécriture de ces « contrats-types » en vue de les rendre opératoires.

- **Rémunération des temps d'attente et des prestations annexes**

Les transporteurs sont amenés dans le cadre de leur activité à réaliser de nombreuses prestations autres que le transport stricto sensu (chargement/déchargement, gestion des palettes...). Ces prestations ainsi que les temps d'attente préalables au chargement et déchargement des marchandises ne font que rarement l'objet d'une rémunération alors même que les conducteurs ne sont pas toujours libres de vaquer à leurs occupations et ne sont pas disponibles pour d'autres tâches. Or il est normal d'assurer la rémunération de l'ensemble des prestations réalisées par ces derniers. L'État s'engage donc à mettre en place dans le respect du caractère contractuel des relations chargeurs / transporteurs, une règle visant à assurer une rémunération de ces temps d'attente et des prestations annexes. Il s'agit de définir réglementairement la nature des prestations qui devront faire obligatoirement l'objet d'une rémunération négociée entre transporteurs et donneurs d'ordre ainsi que les modalités de cette rémunération.

## ➤ Améliorer la compétitivité du transport routier de marchandises

Les « Etats généraux » ont souligné l'enjeu de la compétitivité du transport routier de marchandises dans un marché concurrentiel à l'échelle européenne.

- **Modernisation des entreprises de transport routier de marchandises**

Alors que le secteur se caractérise par une forte dispersion (80% de ces entreprises ont moins de 10 salariés et 3% plus de 50 salariés) et accuse une surcapacité de l'offre, l'adaptation de ces petites et moyennes entreprises à un contexte de concurrence accrue constitue un véritable défi.

C'est pourquoi l'État s'engage à créer un **fonds d'aide à la modernisation des entreprises**. Ce fonds aura pour objectif de promouvoir le regroupement de petites et très petites entreprises, de développer les formations ciblées à destination de leurs dirigeants ou de leurs cadres et d'aider à la réalisation d'audits d'ingénierie financière et commerciale.

- **Simplification de la vie des entreprises**

L'allègement des contraintes administratives est un gage d'efficacité et de meilleure compétitivité des entreprises. C'est pourquoi le secrétaire d'État chargé des Transports s'engage avec le ministre chargé du budget à mettre en place des dispositifs inter-administrations de transmission électronique de documents comptables et fiscaux obligatoires (liasses fiscales). Il s'agit d'éviter aux entreprises d'envoyer successivement un même document à plusieurs services de l'Etat, et d'augmenter l'efficacité du contrôle de la capacité financière des entreprises.

## ➤ Renforcer la régulation du secteur

Les partenaires sociaux ont souligné l'importance qu'ils accordent au respect effectif de la réglementation relative aux conditions d'accès et d'exercice de la profession de transporteurs routier et à la nécessité d'améliorer les dispositifs relatifs à l'activité du transport léger.

- **Respect de la réglementation**

Conscient qu'une réglementation n'est réellement efficace que si les pouvoirs publics s'assurent effectivement de son application, l'État s'engage à déployer les moyens de contrôle nécessaires par trois types d'actions :

- La poursuite de l'effort entamé dans l'équipement des services. Il s'agit notamment de développer le programme d'installation des stations de mesure automatique des surcharges ;
- Le renforcement du contrôle administratif des conditions d'exercice par les directions régionales ;
- Une meilleure animation de la politique de contrôle.  
Il s'agit de contrôler plus efficacement le respect des charges autorisées et de renforcer la lutte contre le travail illégal et le contrôle du cabotage par une meilleure coordination interministérielle des corps de contrôle (notamment contrôleurs des transports terrestres du ministère chargé des transports et inspecteurs du travail du ministère du travail) et par la définition d'une politique de ciblage des contrôles vers les entreprises les plus infractionnistes.

- **Des conditions d'accès et d'exercice renforcées en matière de transport léger**

Le transport léger (véhicules de moins de 3,5 tonnes) ne fait pas l'objet d'un encadrement législatif européen. Il se caractérise par un fort volume de création d'entreprises de taille modeste, une réflexion insuffisante sur la stratégie économique en amont et un fort taux de mortalité des entreprises dans les deux ans. Au regard de l'importance économique de ce secteur qui emploie plus de 60 000 personnes et du souhait des acteurs d'une meilleure régulation, l'État s'engage à prendre, en concertation avec les partenaires sociaux, des dispositions visant à :

- renforcer l'exigence de professionnalisation des formations dans le domaine de la gestion ;
- intégrer le critère d'établissement dans les conditions d'accès pour le transport léger en vue de lutter contre les entreprises « boîte aux lettres »
- renforcer l'exigence de capacité financière.

➤ **Conforter la dimension sociale et sociétale du transport routier de marchandises**

Le développement durable du transport routier de marchandises passe par l'amélioration des conditions de travail des conducteurs et la prise en compte réaffirmée de la dimension environnementale.

- **Amélioration des conditions de travail des conducteurs**

- **Législation sur l'accueil en entreprise ou plate-forme logistique**

La question des conditions dans lesquelles les conducteurs routiers attendent, notamment pendant les opérations de chargement ou de déchargement des véhicules, est un élément essentiel des conditions de travail des conducteurs routiers et une preuve de la considération qui leur est accordée. Or, il est rare que ces conditions de travail qui ne dépendent pas de l'employeur du conducteur, soient satisfaisantes. La question de la longueur et de l'indétermination des temps d'attente notamment a été évoquée. C'est pourquoi, il a été convenu, à la demande des partenaires sociaux, avec les services compétents pour le contrôle de l'inspection du travail dans les entreprises où les conducteurs routiers sont susceptibles d'attendre, de porter une attention particulière à l'application des textes existant du code du travail et aux compléments nécessaires à apporter.

- **Développer les aires de repos et la qualité de service**

Conscient des besoins des conducteurs en termes d'infrastructures de repos et d'équipements sanitaires, l'État s'engage à développer sur le réseau routier national les aires de repos et à améliorer leur qualité de service. Des engagements ont déjà été pris par les sociétés concessionnaires d'autoroutes dans le cadre des contrats de plans. Ils seront poursuivis. Sur le réseau routier non concédé, des crédits de l'agence de financement des infrastructures de transport seront réservés pour l'aménagement et l'extension des aires de stationnement.

- **Une efficacité environnementale réaffirmée**

- **Améliorer le bilan environnemental en matière de logistique urbaine**

La lutte contre la pollution en zone agglomérée constitue un véritable enjeu de santé publique et de protection de l'environnement. En vue de promouvoir une logistique urbaine durable, l'État s'engage à favoriser le développement des livraisons par véhicule électrique en ville par un inventaire des réglementations qui freinent leur développement et l'adaptation des textes en vue de faciliter leur usage notamment en supprimant les contraintes administratives (restrictions de circulation, permis de conduire) résultant du « surpoids » des batteries de ces véhicules par rapport à leurs équivalents thermiques.

## Etats généraux du transport routier de marchandises :

### La feuille de route des partenaires sociaux sur l'attractivité des métiers, la reconnaissance des qualifications et la formation professionnelle

En même temps que se déroulaient les travaux des Etats Généraux du transport routier de marchandises, la négociation collective se déroulait, dans le cadre formel de la commission nationale d'interprétation et de conciliation de la convention collective nationale des transports routiers et activités auxiliaires du transport (CNIC). Les partenaires sociaux de la branche ont ainsi conclu l'accord sur la formation professionnelle et l'emploi du 1<sup>er</sup> février 2011. Ils ont négocié tout au long de l'année 2010 en vue de parvenir à des accords sur le dialogue social, le paritarisme, la mutuelle, les conditions d'indemnisation des frais de déplacement.

Le groupe de travail n°2 a consacré ses travaux à **l'attractivité des métiers, à la reconnaissance des qualifications et à la formation professionnelle** sous la présidence de TLF et la vice-présidence de la FGTE CFDT.

Les partenaires sociaux du groupe de travail n°2 ont convenu de la nécessité de renforcer **l'attractivité du métier de conducteur routier par l'amélioration des conditions de travail et de repos des conducteurs routiers** en concentrant la réflexion sur les périodes pendant lesquelles ceux-ci ne sont pas au volant de leur camion.

- **La question des conditions dans lesquelles les conducteurs routiers attendent**, notamment pendant les opérations de chargement ou de déchargement des véhicules, est un élément essentiel des conditions de travail des conducteurs routiers et une preuve de la considération qui leur est accordée. (Voir fiche L'Etat s'engage page 10)

Cette question est liée à celle de **la prise en compte des temps d'attente dans les relations contractuelles entre transporteur et donneur d'ordre** qu'a examinée le groupe de travail compétitivité.

- Le groupe de travail a aussi abordé la question **des conditions de vie propres aux conducteurs routiers** qui ne rentrent pas à leur domicile pour prendre leurs temps de repos. La question des conditions d'hébergement sur les aires d'autoroutes, ou plus généralement sur les aires de stationnement du réseau routier, a donné lieu à un premier échange avec M. François BORDRY président du comité des usagers du réseau autoroutier.

- L'objectif d'amélioration de l'attractivité des métiers a conduit les partenaires sociaux à faire des propositions pour renforcer **la prévention des inaptitudes physiques au travail**. La santé sur le lieu de travail, devenue une préoccupation majeure des entreprises, doit favoriser le développement d'une démarche de prévention afin de prévenir l'inaptitude et de valoriser les actions menées par les institutions paritaires, et plus particulièrement la CARCEPT-Prévoyance et l'IPRIAC (Institution de prévoyance d'inaptitude à la conduite). Le groupe de travail préconise d'étudier la faisabilité de la création d'un régime inspiré de celui de l'IPRIAC pour des catégories de personnels autres que les conducteurs, actuellement seuls bénéficiaires du régime.

Afin de **favoriser le reclassement des salariés des entreprises de la branche déclarés inaptes**, le groupe de travail préconise également la création d'un service ayant vocation à accompagner les entreprises dans leur recherche, ainsi que la création d'une bourse d'emplois placée sous l'égide de la CPNE (Commission paritaire nationale de l'emploi et de la formation professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport).

Enfin, constatant une certaine méconnaissance, dans les milieux professionnels, du rôle essentiel joué, notamment, par les **CHSCT** (Comité d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail) ou la **médecine du travail en matière de prévention des inaptitudes ou des accidents du travail**, le groupe préconise l'élaboration d'une plaquette par la CPNE consacrée à cette question.

- L'attractivité de la profession suppose aussi de garantir **l'évolution de la carrière et de sécuriser les parcours professionnels**.

S'appuyant sur le constat de la diversité des emplois et des métiers du transport routier, le groupe préconise la création de passerelles entre les emplois, y compris entre des secteurs d'activités différents, afin de faciliter une **évolution des carrières**. Dans cette perspective, et en collaboration avec les organismes de développement de la formation de la branche, il conviendra de **recenser les formations existantes** et éventuellement de proposer la création de modules permettant l'adaptation à un autre emploi, y compris dans le cadre d'un **accompagnement de la mobilité professionnelle**.

Afin de sécuriser les parcours professionnels, le groupe de travail préconise, par voie d'accord collectif, **le transfert des contrats de travail des salariés d'une entreprise à une autre en cas de perte de marché** afin d'éviter des mesures de licenciements pour motif économique. L'objectif est de prévenir les situations de fermeture d'établissements et de suppression d'emplois consécutives à la perte d'un marché de transport telles que celles qui ont défrayé la chronique sociale en Bourgogne ou dans le Nord-Pas-de-Calais, en février dernier.

- Le groupe de travail a souhaité que puisse être étudiée l'instauration d'un **permis de conduire professionnel** pour les conducteurs professionnels afin que le retrait ou la suspension de leur permis de conduire ne provoque pas la perte de leur emploi. A défaut de mise en place d'une telle mesure, le groupe préconise le développement de l'information des conducteurs et de leurs employeurs sur les conséquences des retraits de points et de permis de conduire, ainsi que le réexamen du financement des stages de récupération de points.

- Le groupe de travail préconise de valoriser, dans l'accord de branche sur la formation professionnelle et l'emploi, **la mission du tuteur accompagnant les jeunes ou adultes en contrat de professionnalisation**. Cette valorisation se traduira par une majoration du montant de la prime versée au salarié exerçant la mission de tuteur d'un salarié sous "contrat de professionnalisation" afin de récompenser son engagement. Les partenaires sociaux proposent un contrôle de l'application de cette mesure.

Le groupe préconise également que les **missions à vocation tutoriale**, plus particulièrement celles du maître d'apprentissage, fassent l'objet d'une réflexion approfondie afin d'identifier les différentes fonctions tutoriales et de formaliser les compétences requises et les conditions de leur valorisation.

Enfin le groupe préconise que la Commission paritaire nationale professionnelle de l'emploi et de la formation professionnelle dans les transports routiers et les activités auxiliaires du transport (CPNE) élabore un **dossier d'information sur la validation des acquis de l'expérience (VAE)** et son articulation avec le bilan de compétences et l'entretien

professionnel dont les modalités sont définies dans l'accord de branche sur la formation professionnelle et l'emploi.

Cette réflexion sur la transmission des savoirs et le tutorat pourrait être intégrée dans le cadre d'un **accord sur l'emploi des seniors**.

- Enfin, le groupe de travail ayant fait le constat d'un déficit de communication et d'image des secteurs d'activité du champ conventionnel s'est interrogé sur la façon de faire connaître le secteur et de le promouvoir. Il préconise que les organismes de développement de la formation de la branche -dont les compétences sont reconnues en matière de communication- proposent aux partenaires sociaux **un plan de communication sur les métiers et activités du transport, des activités auxiliaires du transport et de la logistique**.

## Etats généraux du transport routier de marchandises :

### La modernisation de la convention collective des transports routiers et activités auxiliaires de transport

En signant le préambule du protocole d'accord du 11 décembre 2009 « *Pour une modernisation sociale du transport routier de marchandises* », le secrétaire d'Etat chargé des Transports s'était engagé à apporter son concours aux partenaires sociaux, en particulier pour le « *chantier de la modernisation de la convention collective* ». Cet objectif ambitieux est celui que se sont fixé les organisations d'employeurs et de salariés au sein du groupe de travail n°3 « *modernisation de la convention collective* », tout au long de l'année 2010. Sous la présidence du président de la fédération générale CFTC transports et de la vice-présidente de l'OTRE, les membres du groupe de travail se sont réunis près de quarante fois.

Ainsi qu'il s'y était engagé, l'Etat a réservé une suite favorable à la demande d'assistance formulée par les partenaires sociaux pour cette tâche par des experts. L'offre du cabinet CMS Bureau Francis Lefebvre a été retenue pour cette mission.

Le recueil de cette convention collective<sup>1</sup> publié par les éditions des Journaux Officiels regroupe, en un peu plus de 1 000 pages, les 27 articles de la convention collective, les 7 annexes et environ 50 accords et avenants.

La convention collective nationale du transport routier a été signée en 1950. Les entreprises qui sont comprises dans son champ d'application emploient plus de 600 000 salariés dans des secteurs d'activité aussi différents que le transport public routier de marchandises, qu'il soit de proximité ou interurbain, les transports routiers de voyageurs, le déménagement, la location de camions avec conducteur, la messagerie, le fret express, l'affrètement et l'organisation des transports internationaux, l'entreposage et les ambulances.

La convention collective nationale du transport routier est l'expression de la volonté des organisations représentatives dans ces activités professionnelles de constituer, à l'échelle nationale, la branche professionnelle du transport routier. Elle est à la fois l'instrument et le résultat du dialogue social de l'ensemble des partenaires de la branche. Elle conditionne l'équilibre économique et social des entreprises de la branche en fixant les conditions de la rémunération du facteur travail. La convention collective est aussi ce qui rend une branche professionnelle attractive pour les salariés des entreprises qui la composent et pour les candidats à ses emplois.

La multiplicité des enjeux, des priorités et des obligations légales pesant sur les partenaires de la branche a donné lieu à la conclusion d'accords et d'avenants qui se sont accumulés au fil de l'histoire sociale riche et parfois mouvementée du transport routier. L'ensemble ainsi constitué avait perdu en lisibilité. En outre, il requérait une expertise extérieure, gage d'un regard neuf, pour en apprécier la pertinence et parfois la légalité des stipulations en cause au regard de l'évolution des normes qu'il s'agisse de droit européen ou national.

Les partenaires sociaux de la branche se sont légitimement interrogés sur l'adéquation entre le contenu de certaines clauses de la convention collective et les besoins sociaux et économiques actuels de la branche professionnelle. Cette question était posée tout particulièrement à propos de la grille des classifications qui, en l'état, répond aux critères en

---

<sup>1</sup> n°3085

vigueur dans les années de conclusion de la convention collective mais qui sont dépassés depuis les années quatre-vingts.

Les préconisations du cabinet CMS Bureau Francis Lefebvre ont été remises aux partenaires sociaux dans un rapport motivé et détaillé de plus de cinq cents pages.

Ces préconisations portent sur **l'architecture d'ensemble de la convention collective nationale du transport routier**, sur **la conformité juridique** de certaines de ses clauses et sur **la mise à jour de la grille de classification**.

Le cabinet CMS Bureau Francis Lefebvre préconise une **architecture de la convention collective nationale articulée en trois parties** :

- les clauses communes, applicables à toute entreprise quel que soit son secteur d'activité, à tout salarié sans considération de catégorie professionnelle,
- les clauses catégorielles applicables à tout salarié quel que soit le secteur d'activité de son entreprise,
- les accords et protocoles d'accords spécifiques à chaque secteur d'activité.

Les conditions légales de révision de la convention collective nationale et des accords collectifs prévues par le code du travail sont rappelées dans le rapport.

L'expertise de la **conformité juridique** de la convention collective nationale du transport routier a conduit :

- à formuler un avis sur la conformité des clauses de la convention avec les dispositions des textes en vigueur telles qu'appréciées le cas échéant par la jurisprudence ;
- à recommander la suppression des clauses obsolètes ;
- à identifier les thèmes de négociations rendus obligatoires par la loi au niveau de la branche.

Enfin les partenaires sociaux participant au groupe de travail n°3 ont convenu de la nécessité de poursuivre le travail entamé en **actualisant la liste des emplois de la branche** et en convenant de la méthode à retenir pour définir les métiers selon les exigences actuelles des entreprises et les attentes des salariés.

Les préconisations du groupe n°3 des EGTRM seront mises en œuvre dans le cadre habituel de la négociation collective de la convention collective nationale du transport routier choisi par les organisations représentatives de la branche, celui de la Commission nationale d'interprétation et de conciliation (CNIC) par la voie d'accords collectifs de branche.

## ANNEXE

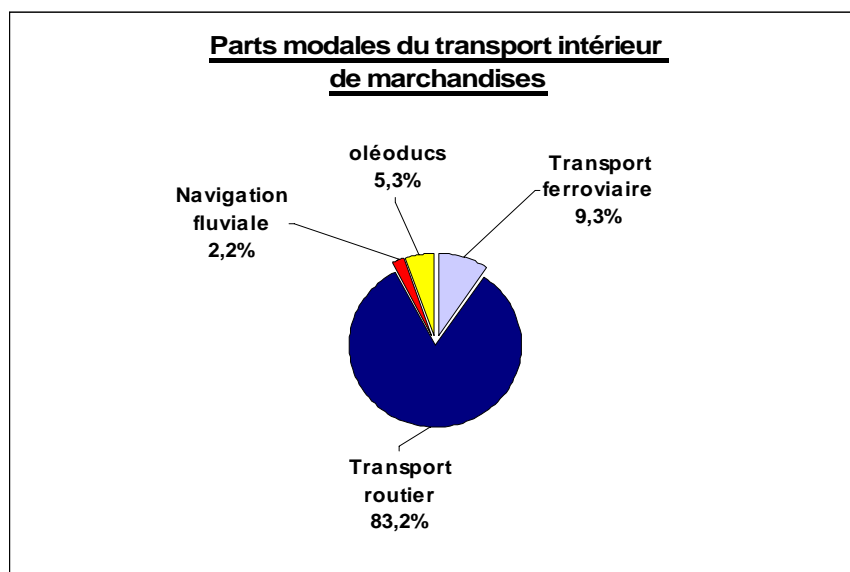
### Le transport routier de marchandises : fiche d'identité

#### ➤ Le transport routier de marchandises : secteur majeur de l'économie nationale

Le transport routier de marchandises (TRM) représente en France environ **36 000 entreprises** exerçant à titre principal une activité de transport pour le compte d'autrui (transport interurbain, transport de proximité, déménagement, location de camions avec chauffeur) et 1 000 entreprises pour les activités de messagerie ou de fret express.

Ces entreprises réalisent plus de **50 milliards d'euros de chiffre d'affaires**. Avec **235 000 poids lourds**, **330 000 emplois directs** et plus de **800 000 emplois indirects**, elles transportent environ 190 milliards de tonnes/km.

Les entreprises de transport routier de marchandises sont présentes sur l'ensemble du territoire. Elles contribuent fortement à la dynamique économique de l'ensemble des régions et de leurs échanges, **80 % des déplacements s'effectuant dans un rayon de 150 km**. Le transport routier de marchandises constitue ainsi un secteur vital pour l'économie française et pour le développement des pôles d'activités dans le cadre des politiques d'aménagement du territoire.

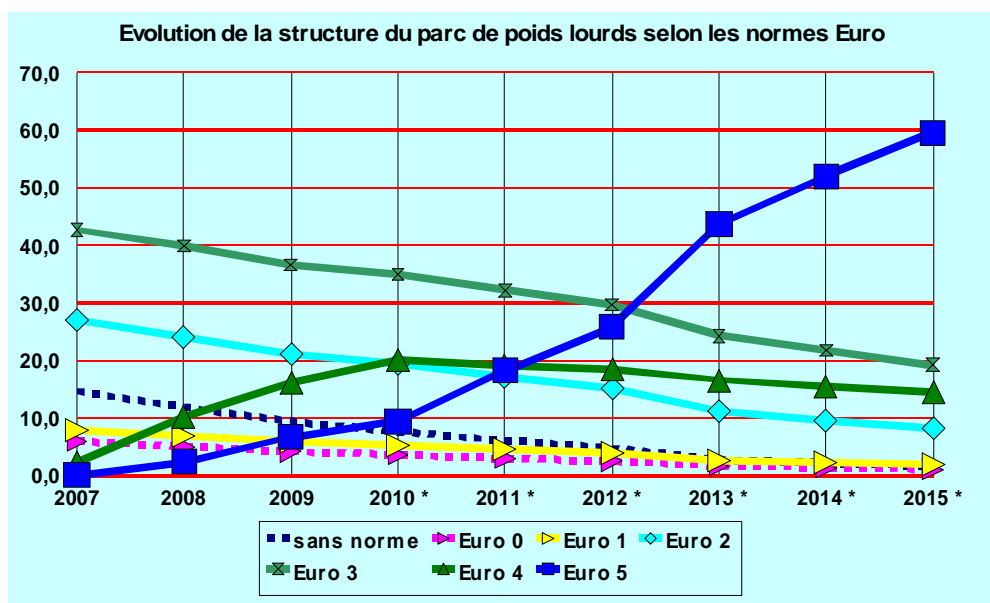
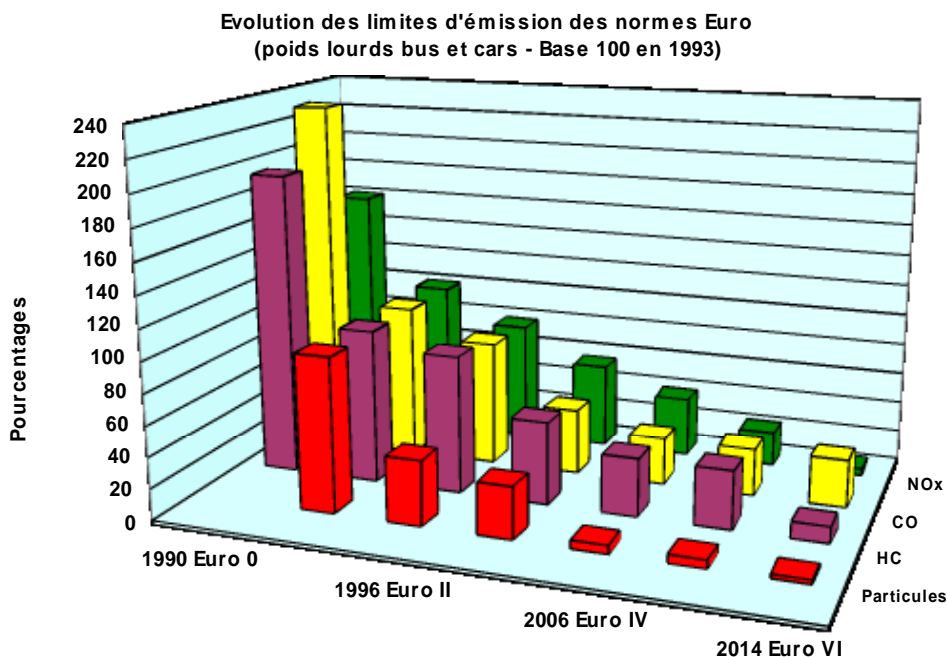


#### ➤ Le transport routier de marchandises s'engage en faveur du développement durable

Le transport routier de marchandises connaît actuellement des mutations liées à l'évolution des métiers et de la logistique, l'ouverture du marché européen, le renforcement de la concurrence et le renchérissement du coût des énergies fossiles. Il investit également dans le développement de techniques et de matériel respectueux de l'environnement.

Le remplacement progressif du parc de poids lourds par des véhicules aux normes Euro de plus en plus contraignantes a permis de réduire de manière significative la pollution et

l'émission de gaz à effet de serre. En 20 ans, les oxydes d'azote (NOx) auront été divisés par 7, le monoxyde de carbone (CO) par 7, les hydrocarbures (HC) par 5 et les particules par 20.



En France, les poids lourds représentent **7% des émissions de CO<sub>2</sub>**.

Les professionnels du transport routiers sont engagés dans une démarche volontaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le cadre de la **charte « objectif CO<sub>2</sub>, les transports s'engagent »**. **244 entreprises** représentant **51 500 conducteurs et 48 000 poids lourds** se sont déjà engagés dans ce processus. Cette démarche, lancée en 2007 par le ministère chargé des transports et l'ADEME en concertation avec les organisations professionnelles du secteur, permet d'accompagner les entreprises dans le cadre d'un plan d'actions de 3 ans visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Les plans d'actions en cours représentent une **réduction de près de 280.000 tonnes de CO<sub>2</sub> par l'économie de 95 millions de litres de gazole**.