



Les Cahiers de l'Observatoire n°172, Mai 2001

## Recherche sur la régulation et les interactions économiques et sociales

Dans le cadre du PREDIT, programme de recherche interministériel, une étude a été rendue publique sur la problématique de la régulation. Il s'agit d'abord de repérer les dysfonctionnements actuels de la régulation dans ses dimensions économiques et sociales, ensuite d'identifier les éléments structurants et les interactions sociales et économiques d'un système de régulation futur tenant compte de l'environnement économique européen et notamment de celui des transports.

Il ne s'agit évidemment pas dans cet article de rendre compte des différents aspects de ces travaux mais de s'attarder sur l'enquête qui a été conduite dans le cadre de cette recherche.

Pour justifier les insuffisances de la régulation, on tente souvent de reporter la responsabilité sur la profession ; certes, la profession porte sans doute sa propre responsabilité, cependant son rapport à la régulation a beaucoup évolué au cours de ces 15 dernières années au point qu'il existe aujourd'hui une véritable demande de régulation comme le démontre cette enquête. L'objectif de ce travail visait à dégager les axes les plus structurants de cette demande de régulation et de les quantifier. Un système de régulation ne vaut en effet que par le niveau d'adhésion de ses acteurs, sinon un cadre, même idéal, reste virtuel dans la mesure où les Pouvoirs publics ne peuvent être les seuls garants du comportement individuel des entreprises. Une enquête a donc été effectuée auprès d'environ 2 500 entreprises afin de recenser les principales inquiétudes des dirigeants du transport et de déceler ce qui leur paraît prioritaire pour améliorer le fonctionnement du secteur. Environ 800 entreprises ont répondu, ce qui constitue un excellent taux de réponse. Sans doute, certains ne trouveront rien d'étonnant dans la nature des préoccupations et des souhaits des chefs d'entreprise, ceci étant, cela nourrit et valide les analyses et les hypothèses émises précédemment et devrait également permettre de donner davantage de crédibilité au cadre de régulation proposé.

### Inquiétudes par rapport à l'avenir

58% des répondants sont très inquiets pour l'avenir des entreprises à taille humaine, c'est un pourcentage non négligeable mais cette appréciation générale n'est pas citée en premier. D'autres questions recueillent un pourcentage bien plus important. Cela signifie sans doute que les points de vue sont assez partagés, même si une majorité manifeste une inquiétude générale. A cet égard, les situations du secteur sont parfois disparates (taille, position géographique, marché, etc.), les typologies des chefs d'entreprise sont également assez différentes. Compte tenu du niveau de généralité de cette question, on ne peut que retenir cette inquiétude générale ; la suite éclairera la nature de cette perplexité. Ces réponses signifient sans doute qu'il y a pour une majorité de répondants une demande de compréhension du présent et d'éclairage de l'avenir. L'inquiétude se nourrit en effet souvent d'ignorance et de peur devant des mutations mal comprises, mal acceptées et donc non intégrées dans la stratégie des entreprises. Pour exploiter les autres réponses, un classement a été réalisé ; les problèmes sont traités sur la base des réponses qualifiées de «très importantes».

Regroupement pour échanges méthodes et gestion	24%
Regroupement pour l'accès au fret	31%
Developper le conseil	35%
Regroupement pour les achats	39%
Amélioration de l'organisation	41%
Modernisation de la profession	43%
Formation des chefs d'entreprise	45%
Formation des chauffeurs	46%
Améliorer le dialogue social	49%
Compétences commerciales	51%
Inquiets pour l'avenir	58%
Contrôles plus efficaces	62%
Sanctions réellement efficaces	62%
Amélioration de l'efficacité administrative	63%
Amélioration de la qualité	63%
Assainissement de la concurrence	72%
Contrôles plus égalitaires	73%
Alléger la procédure administrative	74%
Améliorer le dialogue chargeurs-transporteurs	76%
Simplification de la réglementation	76%
Harmonisation européenne	82%
Alléger la fiscalité	85%

### Allégement de la fiscalité

Cette question reçoit le plus fort pourcentage, elle est considérée comme très importante par 85%. Comme nous n'avons pas dissocié la fiscalité générale de la fiscalité spécifique, on peut

penser qu'il s'agit de la pression fiscale globale qui pèse évidemment de façon lourde sur les coûts. Ces réponses rejoignent bien d'autres sondages effectués auprès des chefs d'entreprise d'autres secteurs. La fiscalité générale française est l'une des plus lourdes d'Europe, elle handicape nécessairement la compétitivité de l'économie du pays. S'y ajoute évidemment une fiscalité spécifique qui se situe dans la moyenne européenne. Au total, pour la compétitivité des entreprises, c'est évidemment le poids fiscal total qu'il convient de prendre en compte et, de ce point de vue, le pavillon français n'est pas spécialement avantageux.

### **Harmonisation européenne**

Cette question recueille le deuxième plus fort taux de réponses. D'une certaine manière, c'est assez cohérent avec la question précédente. Les questionnés font sans doute le lien entre la fiscalité des autres pays et la nôtre. Compte tenu de la libéralisation totale du marché, l'harmonisation prend d'autant plus d'acuité. On peut supposer que l'harmonisation ne vise pas seulement la fiscalité puisque la question concernait l'ensemble du problème de l'harmonisation. Il est certain que les chefs d'entreprise sont aussi inquiets par les aspects techniques ou sociaux : sur le plan technique, on sait bien que les différences des normes constituent un avantage de compétitivité et que, par ailleurs, il sera très difficile d'empêcher d'entrer dans notre pays les véhicules hors normes ; pour la question sociale, les disparités sont encore plus grandes, non seulement dans leurs contenus mais aussi dans leurs modalités d'application (mise en œuvre, contrôle, sanction). Comme déjà indiqué, des progrès ont été réalisés mais ces avancées sont sans doute insuffisantes et posent la question de la pertinence d'un double montage de la réglementation à savoir schématiquement : règles communes pour le marché européen et règles nationales pour les marchés intérieurs.

### **Simplification de la réglementation**

La simplification de la réglementation vient en troisième position dans les préoccupations. C'est également cohérent avec la question précédente. Il s'agit non seulement d'harmoniser les contenus des dispositions réglementaires mais tout autant, et même parfois davantage, les modalités d'application. Que vaut en effet la rigueur d'une réglementation inapplicable ? Sans doute pas grand chose. Elle est en outre source de tracasseries administratives. Cette réponse est cohérente avec une autre question qui portait sur l'allègement des procédures administratives (74%). On observe que les chefs d'entreprise sont conscients de l'impérative nécessité de simplifier l'environnement réglementaire, ce qui ne signifie pas bien entendu la suppression des contraintes. On le verra d'ailleurs plus loin.

### **Contrôle plus égalitaire**

La cohérence se confirme une nouvelle fois. La simplification de la réglementation est très fortement demandée mais elle est accompagnée par une autre demande tout aussi forte (73%) d'égalité dans la mise en œuvre des textes. Il est clair que les inégalités à ce sujet sont de plus en plus mal ressenties. Si seulement une petite minorité s'était dégagée, on aurait pu éventuellement conclure que beaucoup bénéficiant de cette inégalité ne souhaitaient nullement une équité sur ce plan ; les trois quarts considèrent cette question comme très importante, c'est le symptôme d'une crise de confiance dans le système. Il y a donc une demande très forte pour que la loi s'applique à tous de la même manière.

### **Assainissement de la concurrence**

72% des interrogés considèrent cette question comme très importante. Une nouvelle fois un lien étroit peut être fait avec le point précédent. Cette question donne un sens au souhait de voir mis en œuvre des contrôles plus égalitaires. Il s'agit en effet de parvenir à rétablir des conditions de concurrence assainies. C'est évidemment l'objectif principal de toute réglementation : faire en sorte que les acteurs soient placés à égalité afin d'éviter des distorsions qui pèsent de manière illégale sur la compétitivité et qui, finalement, la faussent. Les entreprises sont bien entendu pour la concurrence, pour que les lois du marché permettent à chaque entreprise de faire valoir sa performance, cependant il n'y a plus compétition quand les règles sont différentes.

### **Un contrôle plus efficace**

62% le réclament. Il faut noter que c'est un peu moins que pour la réponse au contrôle plus égalitaire (73%). C'est en tout cas encore la preuve que le plus grand nombre se montre particulièrement responsable. Peu de secteurs économiques doivent être demandeurs de contrôles plus efficaces. Certes, ce métier s'exerce pour une grande partie dans l'espace public, espace dans lequel la circulation constitue un réel danger. Cela n'explique qu'en partie la demande forte de contrôles. En réalité, c'est tout autant le dérèglement général du marché qui justifie cette opinion. Dire qu'on veut des contrôles plus efficaces, c'est en même temps condamner le système actuel qui souvent ne s'attache qu'à des faits mineurs, sources seulement de tracasseries en laissant de côté l'essentiel, c'est à dire le comportement hors norme systématique qui perturbe les conditions normales de fonctionnement d'un marché. Ces réponses traduisent le souhait de voir les contrôles s'exercer sur les aspects les plus structurants de la réglementation. Elles expriment un désir de substituer la qualité des contrôles à leur quantité.

### **Pour des sanctions réellement efficaces**

62% des interrogés estiment indispensable de sanctionner plus sévèrement et de manière plus juste. Encore une fois, la cohérence de ces réponses est à souligner. C'est en effet le même nombre qui veut davantage de contrôles et davantage de sanctions, mais des contrôles et des sanctions réellement dissuasifs et qui concernent donc les infractions graves et déstabilisantes pour les acteurs du marché. Les partisans du laisser faire ne sont que 10% (ceux qui ont répondu «un peu» ou «moyennement») quand 90% d'interrogés répondent que les sanctions doivent être plus efficaces. C'est sans doute que le niveau et la nature de ces sanctions sont complètement inadaptés.

### **Amélioration du dialogue chargeurs-transporteurs**

Cette question réalise l'un des plus gros scores dans la catégorie «très important»(76%). Les répondants sont donc parfaitement conscients qu'une fois le cadre concurrentiel assaini, la priorité va à la négociation, donc au dialogue avec les clients. C'est en effet là que se situent d'énormes gains de productivité, mais un gisement de productivité qui ne peut être exploité qu'entre les deux partenaires économiques (temps d'attente, de chargement-déchargement, équilibre des flux, autres productivités). Un dialogue plus approfondi reposant sans doute sur des relations de confiance qui permet de trouver l'équilibre entre les gains de qualité et de productivité, l'équilibre entre la compétitivité et la rémunération du transporteur, l'équilibre enfin entre la flexibilité et la gestion rationnelle du parc de matériel et des hommes.

## **Améliorer la qualité**

63 % jugent cet objectif très important. L'articulation avec la question précédente est facile. C'est en effet sur la qualité que se fera la différence de niveau et de prix de la prestation. Le marché banalisé se caractérise en période de croissance classique par une surcapacité de l'offre, ceci entraînant naturellement une course aux bas prix. Par contre, avec l'évolution des modes de production, la transformation de la nature de la marchandise et les exigences du client, la différence ne pourra être réalisée qu'à travers la qualité. Une qualité demandée par le client mais une qualité qui sait aussi anticiper les besoins pour s'accorder pleinement avec les tendances à l'externalisation par les chargeurs d'une partie de la logistique.

## **Améliorer les compétences commerciales**

C'est une prise de conscience manifeste que traduit le pourcentage (51%) des questionnés estimant ce domaine comme très important. En effet, chacun sait que le secteur a profondément évolué, en particulier avec la libéralisation tarifaire. Les transporteurs sont désormais parfaitement conscients que la liberté économique implique une capacité à l'assumer. Cette capacité suppose notamment de meilleures compétences dans le domaine commercial.

Cette enquête réalisée auprès de 2 500 entreprises du TRM a reçu un très fort taux de réponses (près de 30%), ce qui traduit sans doute l'intérêt de la profession pour la modernisation du secteur. Cette enquête avait pour objet de vérifier la demande sociale de régulation de la part de la profession et de valider un certain nombre d'hypothèses théoriques évoquées précédemment.

Premier élément important : les professionnels font émerger une importante demande de régulation, c'est une très forte préoccupation des professionnels, préoccupation qui articule bien les champs économiques, sociaux et réglementaires. Cette demande de régulation a pour but d'assainir les conditions de concurrence en tenant compte de l'environnement européen. La profession, à travers ce sondage, est demandeuse de simplification réglementaire, d'harmonisation, de contrôle et de sanction. Le message est clair vis-à-vis des Pouvoirs publics qui parfois peuvent justifier leurs hésitations par certaines réactions professionnelles. Il n'y a donc plus à hésiter dans ce domaine.

Deuxième élément majeur : la cohérence des réponses. Les questionnés identifient parfaitement la responsabilité des différents acteurs et les différents problèmes à régler. La transformation des relations avec les chargeurs vient au premier plan, c'est le signe que le secteur est conscient qu'il doit pleinement assumer sa liberté économique et qu'il doit transformer de manière durable et approfondie ses rapports avec ses clients. C'est en effet là que se situent les réserves de productivité.

Améliorer aussi le dialogue social, c'est ce qui ressort des préoccupations des dirigeants. C'est aussi significatif de la prise de conscience du rôle stratégique des salariés et sans doute en particulier des chauffeurs. De ce point de vue, il semble bien que nous assistons depuis quelques années à une modification radicale vis-à-vis du social ; longtemps considéré comme seule variable d'ajustement des conditions économiques, le social apparaît désormais comme stratégique. Les transporteurs se rendent compte que l'appropriation des outils techniques et des méthodes est désormais en voie de banalisation et que la différence se fait essentiellement sur les hommes. Le social devient d'une certaine manière un axe structurant de cette régulation, même si la responsabilité incombe pour l'essentiel à la profession.

Enfin, moderniser la gestion, développer les compétences commerciales, se regrouper, se former, tels sont les souhaits principaux qui émergent de cette enquête. Là encore, une grande lucidité, une grande cohérence et une bonne vision sur ce qu'il convient de faire pour assurer l'avenir d'une profession.

source : RECHERCHE PREDIT IPT IFRET - OGC SOUS LA DIRECTION DE GASTON BESSAY

**Gaston BESSAY**