

Observations de la Confédération des Grossistes de France-CGF sur les orientations du projet de rapport final de la mission de M. Pierre Garcia relative aux conditions de réalisation des opérations de chargement et de déchargement des camions de marchandises.

Destinataire : M. Pierre Garcia

Copie à :

- M. Alexis Vuillemin, Directeur de cabinet, et Mme Marine Pardessus, Conseillère sociale au cabinet du ministre délégué chargé des Transports ;
- M. Geoffroy de Vitry, Directeur de cabinet, et Mme Audrey Lauze, Conseillère chargée du Droit du travail et de la Santé au cabinet du ministre du Travail, du Plein emploi et de l'Insertion ;
- M. Bertrand Dumont, Directeur de cabinet, et M. Etienne Floret, Conseiller Innovation, Numérique et PME au cabinet du ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique ;
- M. Vincent Alhenc-Gelas et M. Sylvain Maisonneuve, Conseiller commerce au cabinet de la ministre déléguée chargée des Petites et moyennes entreprises, du Commerce, de l'Artisanat et du Tourisme ;
- M. Jean-Denis Combrexelle, Directeur de cabinet, M. Bilale Ahmimache, Conseiller technique Travail et Plein emploi, et M. Emmanuel Bossière, Conseiller technique Transport, au cabinet de la Première ministre ;
- M. Thierry Mandon, Secrétaire général du Conseil national du Commerce ;
- M. Thierry Coquil, DGITM ;
- M. Geoffroy Cailloux, Chef du service du tourisme, du commerce, de l'artisanat et des services de DGE.

En date du 14 juin 2023, le ministre délégué en charge des Transports vous a confié la mission « *visant à déterminer si une mesure de régulation des règles de chargement et de déchargement du conducteur chez le client est justifiée et dans l'affirmative, d'en préciser les modalités de mise en œuvre* ». La lettre de mission vous appelait à être attentif au fait que ces propositions recueillent « *une adhésion suffisante des différentes parties prenantes des opérations de transport (donneurs d'ordres, expéditeurs et destinataires, transporteurs et conducteurs)* ». Cette mission prenait la suite de celle que le ministère avait confiée à l'IGEDD le 06 février.

La CGF a été auditionnée par l'IGEDD le 28 mars 2023 puis par vous-même le 28 août 2023. Ces entretiens ont été prolongés par une contribution écrite concluant au rejet de la proposition consistant, même assortie de dérogations, à poser le principe d'une interdiction faite aux conducteurs routiers du transport de charger et de décharger les marchandises sur les sites des expéditeurs et des destinataires.

Il est important de rappeler que le sujet n'était jusqu'à cette période abordé qu'à travers le seul prisme du transport routier pour compte d'autrui.

Vous nous avez remis ce 18 décembre 2023 votre projet de rapport final pour lequel vous nous avez demandé de vous adresser nos remarques avant le 31 décembre. Ce rapport reprend les orientations que vous nous avez présentées le 27 novembre dont la plus emblématique vise à interdire par voie législative aux conducteurs routiers de véhicules de plus de 3,5 tonnes du transport routier pour

compte d'autrui **et du transport routier pour compte propre** de participer au chargement et au déchargement de la marchandise, en assortissant cette interdiction de 17 dérogations.

La présente contribution se concentre sur l'orientation consistant à étendre la mesure d'interdiction de chargement et de déchargement au transport pour compte propre qui inclurait donc directement les activités de livraison effectuées par les entreprises des commerces de gros qui emploient 50.000 chauffeurs-livreurs. Ce choix ne saurait toutefois gommer les réserves qu'appellent de notre part cette interdiction dans le transport pour compte d'autrui que nous avons déjà amplement développées dans notre contribution dont le projet de rapport ne tient pas compte (contribution en annexe).

A cet égard, nous aurions souhaité, dans un double souci de parallélisme des formes et de transparence, que nos arguments figurent dans votre rapport aux côtés de ceux des partenaires sociaux de la branche du transport routier.

Nous sommes particulièrement surpris que vous ayez, ne serait-ce qu'envisagé, que l'interdiction de chargement et de déchargement puisse s'appliquer dans le transport pour compte propre. Votre mission est née d'une doléance formulée par une partie des partenaires sociaux du secteur du transport routier pour compte d'autrui dans un accord paritaire du 03 février 2022 et la lettre du Ministre en charge des transports ne présente aucune ambiguïté sur le champ sur lequel il vous a demandé de mener votre mission. Vous avez d'ailleurs produit dans votre rapport des données sur les difficultés de recrutement, le *turn over* des conducteurs routiers, les taux de fréquence et la nature des accidents du travail des conducteurs routiers, leur durée moyenne de service (avec régime d'équivalence) et les distances parcourues quotidiennement qui ne se rapportent qu'au transport pour compte d'autrui.

Il est dès lors inconcevable de statuer *ultra petita* en visant le transport pour compte propre et en faisant ainsi preuve d'ingérence dans d'autres secteurs d'activité sur la base d'un diagnostic qui leur est étranger, en méconnaissance totale de ce que recouvre par sa diversité le transport pour compte propre, et en l'absence de toute étude d'impact.

S'agissant plus particulièrement des commerces de gros, une interdiction faite aux personnels de conduite de charger et décharger la marchandise viendrait heurter les équilibres conventionnels paritaires et remettre en question l'essence même du conducteur livreur qui, ainsi que le libellé et la définition du poste l'indiquent, partage son temps de travail entre le chargement, la conduite, la livraison incluant le déchargement et d'autres prestations concourant à la pérennisation des relations commerciales entre le grossiste et son client (cela vaut bien sûr également pour les conducteurs livreurs des entreprises de transport pour compte d'autrui auxquelles les grossistes peuvent recourir). Ce sont rappelons-le potentiellement 50.000 salariés chauffeurs livreurs dont le poste pourrait être menacé.

Rien ne justifie que le transport routier pour compte propre soit la victime collatérale d'une mesure qui ne le concerne pas.

Vous nous avez déclaré lors de notre entretien du 27 novembre que l'extension de l'interdiction de participer au chargement et au déchargement aux conducteurs du transport pour compte propre pouvait s'appuyer sur des motifs de non-discrimination avec les conducteurs du transport routier pour compte d'autrui. Nous relevons d'ailleurs que cet argument est mis en avant par une organisation professionnelle, repris dans le projet de rapport.

Cette idée qu'il y aurait une concurrence entre le transport pour compte d'autrui et le transport pour compte propre et qu'une augmentation des contraintes pesant sur le premier se ferait au profit du développement du second serait tout simplement fantaisiste si elle n'était pas spéieuse. **Comment en**

effet défendre l'argument de l'égalité de traitement entre des entreprises qui ne font pas le même métier ? Car nous avons d'un côté des transporteurs routiers dont l'activité principale, pour ne pas dire exclusive, est de transporter des marchandises qui ne leur appartiennent pas et de l'autre côté des grossistes dont l'activité principale est d'acheter des marchandises pour les vendre et les livrer à leurs clients réguliers, en exploitant le cas échéant de façon accessoire – mais en raison de choix et d'intérêt stratégiques tenant à des enjeux de différenciation commerciale et de consolidation de la relation avec les clients - une flotte de véhicules avec leurs conducteurs ? Il est déterminant de comprendre que le choix de recourir à du transport en compte propre procède en grande partie d'une volonté des grossistes de faire de leurs chauffeurs-livreurs leurs ambassadeurs auprès des clients avec lesquels les liens sont très intenses.

Même en supposant qu'une interdiction de charger et décharger applicable dans le seul transport pour compte d'autrui serait un levier de développement du transport pour compte propre il n'est pas acceptable, sous un pseudo argument de non-discrimination, de pénaliser les grossistes qui, par choix stratégique lié à leur cœur de métier, effectuent leurs livraisons en compte propre, en interdisant également à leurs chauffeurs livreurs de procéder aux opérations de chargement et de déchargement.

Le droit espagnol qui est pris pour référence dans le projet de rapport ne s'y est d'ailleurs pas trompé en excluant de l'interdiction de charger et de décharger le transport pour compte propre.

Le projet de rapport présente l'exclusion du transport pour compte propre de l'interdiction de charger et décharger comme une simple option.

La CGF demande que votre rapport s'appuie sur les arguments que nous venons de développer, ainsi que sur ceux que nous avons produits dans notre contribution dont un extrait est annexé à la présente contribution, pour exclure expressément le transport pour compte propre de son périmètre.

Paris, le 21 décembre 2023

Contacts :

Isabelle Bernet-Denin, directrice générale

Kristelle Hourques, directrice des affaires publiques

Christian Rose, directeur environnement, transport et logistique