



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

Ministre chargé des Transports

CONGRES DE LA FNTR
Discours introductif de M. Thierry MARIANI

CNIT, jeudi 27 octobre 2011

Monsieur le Président,

Mesdames et Messieurs les Présidents et Directeurs,

Mesdames et Messieurs les élus,

Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi tout d'abord de vous dire tout le plaisir que j'ai à être parmi vous aujourd'hui, pour clôturer ce 66^{ème} Congrès de la Fédération Nationale des Transports Routiers (FNTR). Je souhaite, à ce titre, remercier votre président, M. Jean-Christophe PIC, de son invitation à venir m'exprimer devant vous.

Je tiens, avant tout, à profiter de l'occasion qui m'est donnée aujourd'hui pour réitérer l'engagement du Gouvernement aux côtés des professionnels de votre secteur. Le Président de la République l'a rappelé lors de son récent déplacement dans la Loire dans une entreprise membre de votre fédération. Nous demeurons, et demeurerons, très attentifs aux attentes de la profession dans un contexte international fortement concurrentiel.

Le transport routier de marchandises est incontestablement un secteur stratégique, je dirais même vital, pour notre économie.

Vous représentez en effet 36.000 entreprises et près de 420.000 emplois directs, et transportez près de 90 % des marchandises sur le territoire national, ce qui fait de votre secteur le premier secteur économique de notre pays.

Si le Grenelle de l'environnement a mis en évidence la nécessité d'un rééquilibrage vers les modes alternatifs à la route, le transport routier de marchandises restera,

quoiqu'il arrive, le mode prédominant en France, compte tenu de sa fiabilité, de sa flexibilité et de sa capacité à irriguer l'ensemble des territoires. C'est pourquoi sa place dans la France de demain est au cœur des préoccupations des pouvoirs publics et constitue un thème prioritaire pour mon Ministère.

L'attention du Gouvernement est d'autant plus nécessaire que votre secteur, composé majoritairement d'un maillage de petites et moyennes entreprises, connaît actuellement des évolutions importantes sur lesquelles j'aurai l'occasion de revenir.

Je sais que vous traversez actuellement une période difficile, compte tenu de la sensibilité de votre activité à la conjoncture économique.

Certes, les indicateurs économiques concernant votre secteur sont repassés progressivement et conjoncturellement au vert au cours du premier semestre, qu'il s'agisse de la demande de transport, de l'emploi, des immatriculations de véhicules ou encore des créations d'entreprises. Ces données sont porteuses, mais nous savons combien cette reprise est fragile, la crise sur les marchés financiers freinant encore l'activité économique. N'oublions pas que nous sommes toujours à un niveau d'activité inférieur à celui d'avant la crise et en situation de surcapacité sur notre marché intérieur.

Votre secteur est, par ailleurs, directement impacté par l'évolution du prix des carburants, et je sais combien il s'agit, pour vous, d'un sujet de préoccupation majeure.

Enfin, je suis conscient que les entreprises françaises restent sous la pression d'une forte concurrence des autres pavillons, ce qui pose bien entendu la question de la compétitivité. Comme le Président de la République l'a rappelé début septembre devant un certain nombre d'entre vous, sachez que l'État demeure pleinement à vos côtés pour vous aider à faire face à cette concurrence, dans les meilleures conditions possibles.

Je vous le redis, les yeux dans les yeux, accroître votre compétitivité est une priorité pour mon Ministère car elle est stratégique pour la modernisation de votre secteur.

Comme vous le savez, l'État a d'ores et déjà entrepris la mise en œuvre d'un certain nombre de mesures dans ce sens, sur la base des différentes réflexions qui ont eu lieu entre l'État et la profession. Ces travaux ont permis d'établir un diagnostic partagé sur les difficultés que rencontre votre secteur, et que les préconisations qui en découlent constituent aujourd'hui une solide référence pour la modernisation du transport routier de marchandises dans les prochaines années.

Ainsi, l'État s'est pleinement mobilisé pour concrétiser les mesures qui relèvent de sa compétence. Un certain nombre d'actions sont déjà bien engagées, qu'il s'agisse de la régulation de la profession, de la politique de contrôle ou encore du secteur des transports légers. Soyez assurés que je m'assure personnellement de la dynamique de leur mise en œuvre, au travers notamment des réunions du comité de modernisation du transport routier de marchandises.

La progression de la régulation de votre secteur ne peut se faire sans que nous réalisons, ensemble, un travail de fond. C'est pourquoi, j'ai porté une attention particulière à ce que les échanges avec les organisations professionnelles, parmi lesquelles la FNTR, soient renforcés et développés afin de faire de la mise en œuvre du « paquet routier » un véritable outil de cette régulation destinée à clarifier et renforcer les conditions d'accès et d'exercice de votre profession.

La publication de la réglementation transposant le « paquet routier » est attendue pour la fin du mois de novembre. Sachez que je veillerai à ce que son évolution soit aussi lisible que possible afin de vous permettre de vous y préparer au mieux.

Je tiens également à évoquer la question du contrôle, qui est un axe essentiel de notre politique, car il est le garant du respect par tous des règles, et donc de l'égalité de la concurrence. Au cours de ces derniers mois, nous avons défini clairement des priorités aux services chargés du contrôle des transports terrestres : la lutte contre le dévoiement des règles s'appliquant au cabotage et les pratiques de travail illégal des conducteurs qu'il peut générer, la lutte contre les surcharges des véhicules, la lutte contre les fraudes à l'utilisation du chrono-tachygraphe, la lutte contre les temps de conduite trop longs, mais aussi le renforcement de la collaboration interministérielle. Ce sont là des axes de contrôle sur lesquels nous serons pleinement mobilisés et intransigeants, au bénéfice de l'ensemble du secteur.

Certaines mesures de modernisation du secteur relèvent par ailleurs de la compétence des seuls partenaires sociaux. Je tiens à cet égard à souligner votre détermination sans faille pour trouver de véritables solutions pour la pérennisation de votre profession et l'amélioration des conditions d'exercice de vos métiers. En 2010,

vous avez franchi une nouvelle étape, qui mérite d'être saluée. Vous avez en effet ouvert les négociations d'un accord de branche instaurant une complémentaire santé obligatoire.

Je retiendrais que cette période restera marquée par des travaux qui sont autant de jalons pour la suite de votre itinéraire de négociateurs. En traçant la feuille de route de la négociation de la branche pour une longue période, vous vous êtes en effet mis d'accord sur un programme de travail qui, je dois le dire, force le respect. Cette démarche ambitieuse a d'ores et été porté ses fruits. Les négociations sur la modernisation de la convention collective ont ainsi été engagées, en particulier s'agissant de la mise en place d'un socle minimum conventionnel de protection sociale pour tous les salariés du transport routier. La poursuite de ces négociations est essentielle pour améliorer l'attractivité des métiers du transport routier de marchandises. C'est pourquoi, je fais pleinement confiance aux discussions entre les partenaires sociaux, car tout accord conclu par la négociation dans votre branche est une garantie pour faire avancer efficacement ces dossiers majeurs pour l'avenir de votre profession.

Je souhaite enfin profiter de l'occasion qui m'est donnée aujourd'hui, pour évoquer les actions menées par le Gouvernement sur les grands thèmes de travail, rappelés récemment par le Président de la République, et dont je sais qu'ils font l'objet de fortes attentes de la part d'un certain nombre d'entre vous. Ils concernent en effet directement la compétitivité de vos entreprises : le temps de travail, le 44 tonnes, la mise en œuvre de l'éco-taxe poids-lourds et le cabotage.

- La question du temps de travail tout d'abord, qui conditionne la compétitivité de nos entreprises face à la concurrence des autres pavillons. Je crois pouvoir dire qu'une assez grande convergence se dégage sur la nécessité de revoir le dispositif de définition du temps de travail, notamment en appliquant plus directement la législation européenne. Ceci étant, nous sommes tous conscients que les évolutions du droit de la durée du travail dans le transport routier de marchandises doivent être le fruit de la négociation des partenaires sociaux de la branche. Le Gouvernement a, pour sa part, toujours pris ses responsabilités en préparant les normes nécessaires, lois ou décrets, dès que les partenaires sociaux avaient trouvé le chemin d'un accord.

La FNTR a d'ailleurs exprimé son point de vue à ce sujet. Rien ne pourra se faire sans dialogue avec les organisations syndicales. Il faut, par conséquent, trouver une voie de progrès qui concilie les préoccupations sociales et les objectifs économiques. C'est pourquoi, je vous invite à prendre aujourd'hui le temps du dialogue social sur cette question fondamentale. Nous vous y aiderons.

S'agissant de compétitivité, j'ai également entendu votre proposition d'expérimenter dans le transport routier la possibilité d'une fiscalité spécifique afin d'alléger le coût du travail du transport routier en France. Il y a là, effectivement, des pistes à creuser pour l'avenir.

- Bien entendu, je souhaite également aborder la question de la généralisation de la circulation à 44 tonnes.

Le Président de la République a souhaité avant tout que s'engage un dialogue avec les organisations professionnelles sur la question du sixième essieu. Ce dernier a donc été ouvert dès le début de ce mois, et mes services ont présenté à l'ensemble des parties prenantes les principaux résultats des études conduites, notamment s'agissant des impacts sur les chaussées.

Par ailleurs, l'examen par l'Assemblée Nationale, le 12 octobre dernier, de la proposition de loi relative à *la simplification du droit et à l'allègement des démarches administratives*, a posé le principe d'une généralisation de la circulation à 44 tonnes sur la base d'un véhicule à cinq essieux.

Si des approches différentes ont pu exister entre les pouvoirs publics et la profession, je tiens à rappeler que nous devons trouver le meilleur équilibre qui soit entre coût du matériel roulant et coût de l'entretien routier. Ce dernier est en effet, aussi, votre outil de travail.

Au-delà des travaux parlementaires, ce dialogue doit se poursuivre entre nous. Je souhaite donc lancer une consultation de l'ensemble des acteurs (organisations professionnelles, constructeurs, fabricants de pneumatiques, etc.) pour recueillir leur analyse sur les diverses possibilités alternatives à l'équipement des véhicules avec un sixième essieu, afin de maîtriser les impacts sur les chaussées à un niveau comparable : suspensions pneumatiques, caractéristiques des pneumatiques, optimisation de la répartition du poids du véhicule entre les différents essieux, etc.

Sur ces bases, je déciderai, d'ici la fin de cette année, les mesures d'accompagnement à mettre en œuvre pour concilier, à la fois, le nécessaire

renforcement de la compétitivité de vos entreprises, et l'impératif de préservation de notre patrimoine routier.

- Autre sujet de préoccupation de votre profession : la mise en œuvre de l'éco-taxe poids-lourds.

Cette éco-taxe doit permettre d'orienter davantage la demande de transport vers les modes alternatifs à la route et d'assurer la couverture des coûts d'usage du réseau routier non concédé par les poids-lourds. Le produit de cette taxe dégagera les ressources nécessaires pour financer de nouvelles infrastructures.

Néanmoins, afin de ne pas remettre en cause l'équilibre économique des entreprises du secteur, il a été décidé que le montant de la taxe poids-lourds sera répercuté sur le chargeur ; c'est une obligation inscrite dans la loi.

Par ailleurs, il était évidemment hors de question, et je m'en suis d'ailleurs porté garant, que l'ensemble des acteurs du transport routier ne soit pas associé à la mise en place de cette éco-redevance car vous avez là un rôle essentiel à jouer. Un groupe de travail, réunissant les organisations professionnelles de transporteurs et les chargeurs, a donc formulé des propositions de méthodes de répercussion qui seront reprises dans un décret attendu d'ici la fin de l'année.

J'ai bien conscience que cette redevance ne doit pas affecter la viabilité économique de votre secteur. Je connais la réalité du tissu économique du secteur du transport routier de marchandises qui se caractérise par la surcapacité de son offre et par une forte dispersion des entreprises (80 % ont moins de 10 salariés et 3 % plus de 50 salariés). Autant de facteurs qui pèsent sur la compétitivité. Je ne peux pas accepter

que la mise en place de cette redevance remette en cause la viabilité d'une seule de vos entreprises.

Je veillerai donc tout particulièrement à ce que ce dispositif de répercussion respecte deux impératifs :

- premièrement, que la répercussion aux chargeurs soit d'un montant le plus proche possible du montant de la taxe acquitté, malgré la diversité et la complexité des situations rencontrées. Les premières simulations réalisées font apparaître des écarts. Elles doivent donc nous permettre d'optimiser encore le dispositif à l'étude afin de se rapprocher de cet objectif.
- deuxièmement, ce dispositif doit rester simple et efficace afin de ne pas alourdir inutilement la charge de travail de vos entreprises que je sais déjà importante.

- Autre sujet que je souhaite évoquer devant vous aujourd'hui : le développement du cabotage. La possibilité de réaliser ce type de transport est prévue par un règlement européen entré en vigueur en 2010, avec toutefois des règles strictes quant au nombre et aux délais des opérations qui peuvent être réalisées dans ce cadre. Aujourd'hui, la Commission européenne a lancé une réflexion pour ouvrir encore davantage les marchés domestiques, y compris de cabotage.

Ma position sur ce sujet est claire : la priorité est de travailler à l'harmonisation des conditions sociales d'exercice de la profession, et ce, avant toute nouvelle étape supplémentaire d'ouverture. La France sera ainsi attentive au bilan des progrès

réalisés en matière d'harmonisation européenne des règles sociales et fiscales applicables aux entreprises de transport routier, en préalable à toute réflexion sur une ouverture plus importante du cabotage.

Les autorités françaises sont également attachées au maintien d'un lien réel entre cabotage et transport international, et à ce qu'il ne soit pas distendu de manière excessive, ce qui reviendrait à lui donner un caractère artificiel.

A défaut, l'Europe s'acheminerait, de fait, vers un nivellement par le bas des conditions d'emploi et de vie des conducteurs, ce qui irait clairement à l'encontre des objectifs que nous poursuivons en faveur de leur formation mais aussi de l'attractivité des métiers, des conditions d'exercice de cette profession, et bien entendu, de la sécurité routière.

« Le courage, c'est de chercher la vérité et de la dire » (Jean Jaurès). Je viens donc d'adresser un courrier à M. Siim Kallas, Commissaire européen chargé des transports, afin de rappeler clairement la position des autorités françaises sur ce sujet.

Comme vous pouvez donc le constater, nous ne sommes pas restés inactifs, et de nombreuses mesures ont été mises en œuvre pour répondre aux préoccupations de votre profession, dont je sais les conditions d'exercice exigeantes.

Le programme gouvernemental demeure chargé dans le domaine du transport routier de marchandises et, comme le Président de la République s'y engagé, nous nous attacherons à répondre à tous ces sujets pour le début de l'année 2012.

Mais sa mise en œuvre suppose aussi un dialogue constant avec la profession, dialogue auquel je serai particulièrement attaché.

Et je sais pouvoir compter sur la mobilisation de votre Fédération, acteur incontournable de ce secteur, pour définir et mettre en œuvre, ensemble, les solutions qui permettront de renforcer la compétitivité de vos entreprises.

Pour ma part, je tiens à vous assurer, une fois encore, de mon engagement personnel à vos côtés pour défendre un mode de transport indispensable par les richesses qu'il crée, le nombre d'emplois qu'il représente ainsi que par son rôle indispensable dans la vie quotidienne des Français.

Je vous remercie de votre accueil et de votre attention.