

CONGRES DE LA FNTR

INTERVENTION D'ALAIN VIDALIES, SECRETAIRE D'ETAT AUX TRANSPORTS, A LA MER ET A LA PECHE

Paris - Cité des sciences et de l'industrie

Jeudi 5 novembre 2015

Monsieur le Président,

[Monsieur le Président Chanteguet,]

[Monsieur le Directeur général de l'Ademe,]

Mesdames et Messieurs,

Vous comprendrez que mes premiers mots soient un hommage aux victimes du drame de Puisseguin qui a coûté la vie à 43 personnes en Gironde le 23 octobre dernier.

Avec le Président de la République, avec le Premier ministre, nous nous sommes rendus sur place pour partager avec les familles et les habitants, la solidarité de toute la nation devant ce drame.

L'enquête est en cours, elle devra déterminer les circonstances de cet accident et les leçons qu'il faudra en tirer. Mais je sais que c'est toute la famille du transport routier qui a été plongée dans le deuil, et qui a partagé la peine du pays tout entier.

Votre congrès se réunit dans une période riche en mutations, vous l'avez indiqué monsieur le Président.

Mon ministère et plus largement le Gouvernement travaille avec vous à relever les défis de votre secteur, au premier rang desquels figure la compétitivité du pavillon français.

Il s'agit d'un véritable enjeu pour vos entreprises, pour notre économie qui nécessite une politique ambitieuse tant sur le plan interne que sur le plan européen.

Sur le plan national d'abord, vos entreprises bénéficient des efforts sans précédent de la politique du Gouvernement pour l'allègement du coût du travail.

Les effets cumulés du pacte de compétitivité et de croissance et du pacte de responsabilité et de solidarité se font sentir, redonnent des marges à vos entreprises et les chiffres sont là pour le prouver.

En effet, le crédit impôt compétitivité emploi bénéficie tout particulièrement à vos entreprises en raison de la structure de votre masse salariale.

D'après les premières estimations dont nous disposons, ce sont près de 300 M€ qui auraient été versés aux entreprises du secteur en 2013, et près de 500M€ en 2014.

Le CICE est monté en puissance avec un montant passé de 4 à 6% de la masse salariale brute supportée au cours de l'année pour les rémunérations inférieures ou égales à 2,5 SMIC.

Par ailleurs, les allègements de cotisations sociales prévues par le Pacte de responsabilité et de solidarité sont entrés en vigueur au 1^{er} janvier 2014. Elles concernent toutes deux les salaires inférieurs à 1,6 SMIC.

D'une part, les barèmes des cotisations patronales ont été abaissés via un renforcement de la réduction dite « Fillon ».

D'autre part, les cotisations famille payées par les employeurs sur ces salaires ont été diminuées de 1,8 point.

Je le rappelle, il s'agit d'efforts sans précédent du Gouvernement à destination des entreprises, et donc des PME et des TPE qui sont nombreuses dans votre secteur (l'essentiel de vos adhérents sont d'ailleurs des entreprises de moins de 20 salariés).

Mais dans le même temps, il est à mes yeux important de donner plein effet aux outils fournis par le droit européen, qui contribuent à rééquilibrer les conditions de concurrence.

Comme vous, je partage le constat que nombre de solutions relèvent d'actions au niveau de l'Europe.

La compétitivité de vos entreprises se joue également dans une bataille au niveau européen.

Qu'il s'agisse de l'harmonisation de l'interprétation des règles européennes, de la convergence sociale, nous sommes à nos niveaux respectifs, vous, mon administration, mon cabinet et moi pleinement mobilisés.

L'action du Gouvernement a d'ailleurs été constante depuis 2012 : depuis le recul de Sim Kallas devant la libéralisation systématique du cabotage que nous avons arraché grâce à une action collective et coordonnée, jusqu'au nouveau chantier à venir concernant le 4^{ème} paquet routier.

C'est par cette voie européenne que nous pourrons ensemble, non seulement faire prévaloir l'intérêt du pavillon français mais aussi défendre une certaine conception du modèle social français et européen.

A vous entendre monsieur le Président, quelques éclaircissements sur les intentions du Gouvernement en matière d'application des règles européennes sur les travailleurs détachés me paraissent nécessaires.

Le droit du détachement est un droit qui rétablit une forme d'égalité entre les travailleurs et des conditions de concurrence loyale entre les entreprises d'un pays et celles, non résidentes dans ce pays, qui y envoient temporairement des salariés. Parce qu'elles protègent les travailleurs détachés, parce qu'elles permettent le bon fonctionnement du marché, parce qu'enfin, elles répondent à notre engagement européen et aux principes, notamment de non-discrimination, qui le sous-tendent, il est du devoir des Etats membres, et donc de la France, qu'elles soient pleinement appliquées.

Mais il est également de notre devoir que les obligations, notamment déclaratives, qu'elles entraînent pour les entreprises non résidentes soient proportionnées aux objectifs poursuivis et adaptées à leur situation : eh bien, c'est ni plus ni moins ce que prévoit la loi Macron, en permettant d'adapter ces obligations aux spécificités des transports terrestres !

L'objectif ici recherché est de permettre la pleine application du droit européen du détachement dans le secteur des transports, en l'adaptant à ses spécificités pour permettre un contrôle de qualité.

Je ne laisserai pas dire qu'avec cette mesure qui est un véritable changement de paradigme pour le transport routier, nous « lâchons la proie pour

l'ombre » : il n'est pas question que le cabotage soit libéralisé au prétexte que nous appliquons la réglementation européenne en matière de détachement. Sur ce sujet, la France sera intransigeante !

Par ailleurs, vous abordez au titre de la compétitivité certains chantiers sociaux et je tiens à vous apporter des éléments en réponse.

Comme vous le savez, M. le président, la réglementation française du temps de travail des conducteurs routiers est intervenue à la suite d'accords de branche. Ce que les partenaires sociaux ont fait, c'est d'abord à eux de le revoir, s'ils l'estiment aujourd'hui nécessaire. Je crois d'ailleurs que des travaux sur ce dossier ont été engagés en 2010, à l'initiative de Dominique Bussereau, mais que cette démarche n'a pas créé une dynamique suffisante pour aboutir à une proposition partagée.

Je reste attaché pour ma part à ce que toute évolution de la durée du travail dans les transports procède d'une négociation des partenaires sociaux, pour parvenir à un équilibre entre impératifs économiques et garanties sociales.

Concernant le dossier de la protection sociale du secteur, j'ai demandé que des travaux techniques entre les différentes administrations concernées soient menés sur les questions soulevées par les régimes de protection sociale de votre branche, au regard des évolutions du cadre législatif et réglementaire.

Les partenaires sociaux ont également engagé une réflexion sur la rénovation des dispositifs existants. Les échanges doivent se poursuivre en 2016 afin d'assurer la sécurisation de ces dispositifs.

Et alors que les négociations sur les salaires ont constitué un point de tension important dans le secteur du transport routier de marchandises durant cette

année 2015, je me félicite de l'augure de la signature d'un accord d'ici la fin de l'année.

Cela permettra aux partenaires sociaux d'aborder d'autres thèmes essentiels pour le secteur tels que la formation professionnelle et les évolutions de la protection sociale.

Enfin, Monsieur le Président, vous vous interrogez, vous m'interrogez sur l'avenir du Comité National Routier.

Je tiens immédiatement à vous rassurer. Ce que l'Etat a toujours voulu et ce que l'Etat continue de vouloir, c'est un CNR qui, comme aujourd'hui, demeure, par la qualité de ses travaux, une référence dans le monde du transport. Le CNR constitue, notamment via la production de divers indices, un outil indispensable à la profession. Quel chef d'entreprise n'a pas eu, au cours de l'année, à se référer plusieurs fois à ses publications que ce soit pour le mécanisme d'indexation gazole ou les référentiels de coûts !

Outre ses différents indices que les membres de cette assemblée connaissent et utilisent régulièrement, le CNR participe également à l'analyse du marché du transport au niveau européen. Ses études dont la qualité dépasse largement nos frontières permettent d'appuyer, d'argumenter devant la Commission la position des autorités françaises sur l'ardente obligation de lutter contre la concurrence déloyale.

Alors, Oui, Monsieur le Président, l'Etat continuera de jouer pleinement son rôle dans le fonctionnement du CNR. Mais, dans un contexte budgétaire particulièrement tendu, les subventions de l'Etat ne pourront que suivre l'évolution de nos dotations. Alors que l'Etat finance à plus de 80% un organisme qui bénéficie à l'ensemble de la profession, il appartient désormais aux entreprises qui utilisent régulièrement ses productions de participer à son

fonctionnement, et je suis ravie de vous entendre dire que la profession est prête à assumer ses responsabilités.

Il appartiendra dès lors au conseil d'administration du CNR de déterminer les modalités de contribution des entreprises qu'il souhaite promouvoir.

Avant de conclure et alors que votre congrès se réunit à quelques jours de la 21^e Conférence des parties de la convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21), je ne peux manquer d'aborder la transition énergétique du TRM.

La réduction des émissions de CO₂ constitue pour votre activité un défi ambitieux, et vous avez mis ce sujet à l'honneur à l'occasion de votre 70^{ème} congrès.

C'est pourquoi je souhaite ici souligner la contribution de vos entreprises à cette politique. Il est important de faire reconnaître et rendre visible l'action du transport routier à la réduction des émissions tant des polluants que des gaz à effet de serre.

Divers dispositifs sont déjà en œuvre : certains supportés par des mesures réglementaires, d'autres par des démarches volontaires.

En matière de mesures réglementaires, citons les normes Euro qui ont permis de réduire de façon drastique les émissions polluantes des véhicules en imposant des valeurs plafond. Depuis le 1^{er} janvier 2014, tous les véhicules neufs doivent être conformes à la norme Euro VI.

Cette réglementation a un coût pour vos entreprises. Mais elle a permis d'importants progrès en matière sanitaire. Votre effort doit être reconnu et il

m'importe particulièrement que tout débat sur le gazole professionnel fasse l'objet d'une approche sereine et objective.

A la différence des véhicules particuliers, ce carburant constitue votre seule source d'énergie, il est indissociable de votre outil de travail.

D'ailleurs à ce propos, je tiens à rassurer la profession du transport routier. Les récentes annonces du Gouvernement concernant le rattrapage gazole/essence et les hausses de 1 centime prévues en 2016 et en 2017 ne concernent pas le secteur du transport routier.

Suite à la suspension *sine die* du péage de transit, la solution retenue au titre de la contribution légitime et indispensable des transporteurs routiers pour le financement des infrastructures est une hausse de 4 centimes de TICPE. Cette solution présentait plusieurs avantages : simplicité du recouvrement, dispositif de répercussion éprouvé et un contexte économique favorable avec un prix du gazole très bas.

La solution qui était temporaire pour 2015 a donc été pérennisée pour 2016 et les années suivantes. Vous aviez d'ailleurs été associés aux travaux du groupe de travail sur le financement des infrastructures ainsi qu'à ses conclusions.

Toutefois, il convient aussi de prendre en compte les évolutions technologiques qui permettent de réduire encore les émissions polluantes. Il en est ainsi du gaz naturel pour véhicules, qui se positionne désormais comme une alternative crédible au diesel dans le TRM longue distance.

Je sais la FNTR particulièrement mobilisée sur ce point. Le livre vert qui a été présenté ce jour en témoigne. Mais la transition ne se fera pas en un jour. Il

faut la favoriser et trouver ensemble tant au niveau national qu'européen les voies pour la développer.

Vous, entreprises, professionnels aviez déjà depuis plusieurs années ouvert la voie à des transports plus durables. Il suffit de citer la démarche « Objectif CO2, les transporteurs s'engagent » pour en être persuadé. Car les chiffres parlent d'eux-mêmes : depuis son lancement fin 2008, la démarche a fédéré plus de 1200 entreprises de transport routier ce qui représente plus de 100 000 véhicules impliqués. Le dispositif a ainsi permis d'éviter l'émission de plus d'un million de tonnes de CO2.

Afin de valoriser les résultats concrets des entreprises en matière de performance environnementale et d'atteinte de leurs objectifs, les organisations professionnelles et les pouvoirs publics ont la volonté d'aller plus loin en renforçant la démarche par la mise en place d'un dispositif de labellisation.

L'ensemble des travaux menés depuis 2014 en étroite collaboration avec les organisations professionnelles du secteur visent à aboutir à l'établissement d'un programme « Objectif CO2 » qui conjuguera 2 démarches :

- la charte d'engagement volontaire « objectif CO2 »
- et la labellisation qui permettra aux entreprises de transport d'obtenir une reconnaissance de leur niveau de performance environnementale par le biais d'une certification par un organisme indépendant et qualifié.

Après une phase expérimentale qui a permis d'apporter au dispositif les ajustements nécessaires, les travaux de mise en place de ce nouveau dispositif

sont en cours de finalisation. Et je sais que nombre d'entre vous sont déjà prêts à entrer dans la démarche de labellisation.

Permettez monsieur le Président, avant de terminer mon intervention, de vous féliciter pour votre réélection, pour la confiance que vous renouvellent les adhérents de la FNTR.

Je souhaite que nous continuions à travailler avec vous, avec votre organisation, dans le même esprit de collaboration pour relever les défis du transport routier de marchandises.

Vous indiquiez avec beaucoup de pertinence que votre secteur n'est pas à l'abri de l'ubérisation de l'économie. Nous en voyions tous les jours des exemples et des dérives. C'est pourquoi, j'ai demandé à mon ministère d'engager une réflexion sur les enjeux du numérique aux transports urbains, de voyageurs et de marchandises et vous serez bien entendu associés à ces travaux.

Soyez certains de l'engagement du Gouvernement à vos cotés pour la défense du pavillon national et son développement.

Je vous remercie.