



LA MOBILITÉ EST EN NOUS

À LA RECONQUÊTE DE LA COMPÉTITIVITÉ

Notre force, ce sont nos emplois, battons-nous pour notre compétitivité !

Une menace sur l'emploi : un tiers des emplois du secteur en sursis

Dans un contexte de crise et face à une concurrence exacerbée, les entreprises sont en situation de rupture. Plus d'un tiers d'entre elles dispose d'une capacité faible, voire très faible, à honorer ses engagements financiers.

Des coûts français déconnectés du marché européen

Les difficultés des entreprises françaises sont aggravées par un déficit de compétitivité dans un marché européen totalement libéralisé. Le coût allemand de l'heure de conduite représente 76% du coût français, l'espagnol 65% et le polonais 42%.

Le boom du transport low cost : la mobilité durable en péril

Le déficit d'harmonisation européenne favorise le développement d'un transport low cost. Résultat : les prix sont tirés vers le bas et les investissements des entreprises dans le développement durable sont freinés.

LES PROPOSITIONS DE LA FNTR

Le défi à relever est de taille. L'horizon est de plus assombri par des échéances rapprochées : la mise en œuvre de la taxe poids lourds en 2013, la libéralisation du cabotage en 2014 et l'envolée des prix du carburant. La période 2012-2014 est donc lourde de difficultés supplémentaires. Dans ce contexte, la FNTR propose des mesures volontaristes pour permettre aux entreprises de gagner en compétitivité, de créer des emplois et d'investir dans le développement durable.

- 1 Restaurer la compétitivité du pavillon français**
en allégeant le coût du travail.
- 2 Réussir l'intégration européenne de la France**
en adoptant le régime européen du travailleur mobile.
- 3 Localiser l'emploi en France**
en bénéficiant des dispositifs d'aide à l'emploi.
- 4 Endiguer la montée du transport low cost**
en maintenant en 2014 l'encadrement du cabotage.
- 5 Bâtir une mobilité durable**
en investissant dans le transport routier.
- 6 Clarifier le rôle de l'État**
en redéfinissant ses missions dans le transport routier.

UN PROGRAMME POUR RELEVER LE DÉFI DE LA COMPÉTITIVITÉ

Réduire le déficit de compétitivité

La vraie question qui se pose aujourd'hui est celle de l'adaptation des entreprises françaises de transport routier à un marché européen de plus en plus libéralisé et ouvert.

Le transport routier est une activité mobile : les entreprises françaises sont concurrencées directement sur le territoire national par leurs homologues étrangères. La compétitivité des entreprises est donc la priorité n°1. L'objectif : réduire le déficit de compétitivité avec nos voisins immédiats comme l'Allemagne.

Notre position

Il faut cesser le franco-français et viser une meilleure intégration européenne de la France en adoptant la réglementation sociale européenne. Aujourd'hui les règles européennes s'appliquent sur le sol français à toutes les entreprises sauf... aux entreprises françaises. Il faut ensuite alléger le coût du travail par un transfert de charges vers la fiscalité spécifique au transport routier. C'est cette combinaison - évolution des règles et transfert de charges -

qui permettra aux entreprises françaises de lutter à armes égales avec leurs concurrents. À défaut, le marché se mettra non pas à l'heure de Bruxelles, non pas à l'heure de Paris, mais à l'heure de... Bucarest.

Stopper l'inflation de la fiscalité

Le transport routier verse déjà plus de 4,1 milliards d'euros de taxes chaque année (hors charges sociales et impôt sur les sociétés), ce qui représente 8,7% de son CA, c'est-à-dire 4,5 fois plus que la moyenne des autres acteurs de l'économie. Si on ajoute les charges sociales (environ 8 milliards d'euros), la facture s'élève à plus de 20% du CA du secteur. La taxe poids lourds qui sera mise en œuvre au 1^{er} juillet 2013 viendra encore alourdir d'un milliard d'euros par an les charges des entreprises. Elle frappera à 75% les véhicules français et entraînera une hausse des coûts de 5 à 8%.

Notre position

Aggraver la fiscalité du transport routier revient à entraver davantage la compétitivité des entreprises françaises sur

le marché européen. La FNTR réclame que, pour toute fiscalité nouvelle, il y ait une baisse équivalente de charges ou la création d'un mécanisme (législatif ou réglementaire) de répercussion sur le bénéficiaire de la circulation de la marchandise. Pour la taxe poids lourds, les pouvoirs publics doivent revoir d'urgence les modalités de la répercussion inscrite dans la loi, traiter les coûts indirects et les délais de paiement et préciser rapidement les mesures d'accompagnement prévues pour les entreprises. Enfin, une partie de la fiscalité pesant sur le transport routier doit participer au développement et à l'entretien des routes.

Réussir l'Europe des transports

L'ouverture des transports intérieurs à des entreprises non établies sur notre territoire (le cabotage) est déjà très engagée, avec la perspective d'une libéralisation totale en 2014. La France est d'ores et déjà en position de faiblesse, notamment face aux pavillons

de l'Europe de l'Est, très dynamiques. La Pologne a ainsi augmenté de 47% en 3 ans sa présence sur les trafics internationaux. Le cabotage entraîne un nivellement des prix vers le bas qui pousse les entreprises françaises à se délocaliser, menace l'emploi et pèse sur la capacité des entreprises à investir dans le développement durable.

Notre position

La FNTR soutient la liberté de circulation dans l'espace européen. Force est de constater néanmoins que les conditions de concurrence restent profondément inégalitaires entre les différents pays. Il faut donc maintenir l'encadrement du cabotage en 2014 et caler sa libéralisation sur le rythme de l'harmonisation européenne. Des études d'impact économique et social doivent être réalisées avant chaque étape.

Développer une mobilité durable

Demain, ni le rail ni le fluvial ne remplaceront la route. Le transport routier continuera à jouer un rôle majeur dans l'aménagement et la desserte du territoire. En matière de développement durable, le transport routier n'est donc pas le problème mais une partie significative de la solution. Le secteur a déjà considérablement réduit ses émissions de gaz polluants (- 80% en 20 ans) grâce notamment à la démarche européenne des normes euros et à l'engagement des entreprises. En matière de CO₂, les principaux gisements

d'économies sont à trouver du côté du transport routier.

Notre position

La recherche et développement est la clef de voûte d'une mobilité plus durable. C'est là que doivent aller les investissements prioritaires et non dans un report modal coûteux aux résultats aléatoires et partiels. L'engagement des entreprises dans le développement durable a indéniablement un coût. Les marges des entreprises doivent donc être préservées. À ce titre, l'essor du transport low cost est le premier ennemi du développement durable.

Clarifier la place et le rôle de l'État

Très souvent, les pouvoirs publics ne perçoivent le transport routier qu'à travers le prisme des infrastructures ou du ferroviaire. Par ailleurs, l'État, avec la SNCF, est aujourd'hui le premier opérateur routier en France (en transport de marchandises, la SNCF réalise plus de la moitié de son CA sur la route). Chaque année, la SNCF se développe davantage sur la route que sur le rail. Pour les entreprises de transport routier, cette situation discrédite le report modal promu par l'État.

Notre position

La FNTR réclame un ministre des Transports de plein exercice ayant une réelle vision économique et sociale du transport routier et capable de mettre en œuvre une véritable politique en faveur du secteur. Elle demande également une clarification du rôle de l'État dans le transport routier de marchandises.

LE TRANSPORT ROUTIER EN CHIFFRES

Un secteur clé de l'économie française

36 000 entreprises,
50 Md€/an de CA HT,
16,8 Md€/an de valeur ajoutée,
2,3 Md€/an d'investissements.

Un des premiers employeurs de France

7^e employeur privé français avec 400 000 salariés,

2^e employeur français de salariés ouvriers,

92% des rémunérations supérieures au SMIC,

3% de la masse salariale des entreprises consacrés à la formation,

des **emplois** et des **formations partout en France.**

Un acteur du développement durable


En 20 ans

3 fois moins d'accidents,
- 80% de gaz polluants,
- 20% de carburant à la tonne transportée.

Chaque année

600 M€ d'investissement en faveur du développement durable,

450 000 tonnes de CO₂ économisées avec la démarche « Objectif CO₂, les transporteurs s'engagent ».



Nous allons vers des temps d'austérité et de rigueur, c'est une évidence. Au moment où l'intérêt national est en jeu, **le sens des responsabilités** doit commander. La FNTR saura faire prévaloir **l'intérêt collectif**.

Les dirigeants des sociétés de transport routier ont **une furieuse envie de se battre**, à leur niveau et avec leurs moyens, pour assurer la pérennité de leurs entreprises, pour **créer à nouveau des emplois**, pour apporter leur contribution au **rétablissement de la compétitivité** de notre économie.

Nous, chefs d'entreprise, prendrons notre part des combats à venir. Cette démarche volontariste suppose néanmoins un certain nombre de conditions préalables : une **mise à l'heure européenne**, la **baisse du coût du travail**, une **répercussion efficace** de toute fiscalité nouvelle sur les bénéficiaires de la circulation de la marchandise.

Laissez-nous repartir à la reconquête du marché européen du transport routier à armes égales avec nos concurrents et surtout avec **la passion du métier qui nous anime**. Laissez-nous bâtir des entreprises qui recrutent et qui soient performantes au niveau environnemental.

Voilà quelle est aujourd'hui notre ambition collective. La France aura besoin de toutes les bonnes volontés dans les mois et les années qui viennent. Elle aura aussi besoin **de courage, d'audace et d'innovation**.

À tout ceci nous répondons présents. Puisse notre projet apporter sa modeste pierre au **défi de la compétitivité** qui nous est lancé.



Jean-Christophe Pic, Président de la FNTR