

RAPPORT DE LA MISSION PARLEMENTAIRE

SITUATION ECONOMIQUE, SOCIALE ET FISCALE DU TRANSPORT ROUTIER

CONCLUSION : WE ARE THE CHAMPIONS

La conclusion de toutes ces études, dont les résultats ne sont pas contestables, c'est que les entreprises de TRM de notre pays ne sont vraiment concurrentielles dans aucun segment de leur activité, sur l'international :

- nous avons la durée du travail la plus faible d'Europe
- nous avons le temps de conduite le plus court d'Europe
- nous avons les heures supplémentaires les plus chères d'Europe
- nous avons le niveau de frais de déplacement le plus cher d'Europe
- nous avons le coût de l'heure de conduite minimum le plus cher d'Europe
- notre productivité kilométrique est catastrophiquement basse et la moins forte d'Europe
- nous avons des charges patronales parmi les plus chères d'Europe
- nous payons le gazole plus cher que la moyenne européenne
- et comble de tout, nous avons les salaires bruts parmi les plus chers d'Europe

On peut difficilement trouver un tableau plus cruel pour la France. Et quand on a vérifié tous ces chiffres, on comprend mieux pourquoi le TRM français est exposé comme il l'est, pourquoi il perd ses marchés, pourquoi le pavillon français baisse inexorablement sur les routes d'Europe et pourquoi le cabotage étranger en France connaît autant de succès, pourquoi les routiers portugais, espagnols, luxembourgeois ou italiens nous dament le pion, raflent nos mises et ruinent nos entreprises.

Vous avez dit à armes égales ?

PROPOSITIONS DE LA MISSION PARLEMENTAIRE

L'élargissement ne va sans doute pas provoquer un big-bang immédiat dans le secteur du TRM, aussi les deux prochaines années devraient-elles être mises à profit, de façon intensive pour agir dans deux directions différentes, mais bien sûr étroitement complémentaires :

- La restauration de la confiance et des équilibres du TRM en France
- L'ouverture de perspectives liées à l'élargissement dont les entreprises de TRM françaises doivent pouvoir profiter et tirer parti (objectif 2005)

Il faut en effet sortir des impasses actuelles du TRM, largement décrites dans ce rapport pour :

- Surmonter la crise structurelle.
- Profiter du renouveau de la conjoncture.
- Se redonner de nouvelles capacités d'investissement.
- Restaurer son image et attirer du personnel bien formé.
- Se doter de moyens commerciaux dynamiques.
- Reconquérir son marché intérieur.
- Reprendre une place, sa place, dans l'international.
- Se défendre contre l'intrusion des transporteurs des pays entrants et des pays tiers.
- Profiter pleinement des opportunités de l'élargissement.

Cela passe d'abord par des mesures franco-françaises ensuite par la reprise des négociations à Strasbourg (Parlement) et Bruxelles (Commission) sur le temps de travail européen.

CE QU'IL FAUT FAIRE TOUT DE SUITE

1. Favoriser un dialogue social de qualité.
2. Transposer la directive européenne sur le temps de travail.
3. Geler la TIPP.
4. Lutter contre le cabotage illégal.
5. Réformer la taxe professionnelle.
6. Défisicaliser les charges sur l'international.
7. Baisser la taxe sur l'assurance des véhicules.
8. Multiplier les contrôles sur route.
9. Réformer le métier de commissionnaire du transport ou d'affréteur.
10. Rendre effective la co-responsabilité du chargeur.
11. Mieux organiser la sous-traitance.
12. Agir sur les délais de paiement.
13. Réformer la formation.

CE QU'IL FAUDRA ENTREPRENDRE POUR OBTENIR DES RESULTATS A TERME

14. Aides à l'investissement
15. Prévoir des modalités d'information et de concertation entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes et les organisations professionnelles du secteur
16. Mettre en place un guichet unique et simplifier les dispositifs d'enquête statistique
17. 60 – 80 – 90
18. Spécial zone longue

MESURES EUROPEENNES A PROMOUVOIR

Le gouvernement français a une grande influence au sein de l'Europe des quinze. Celle-ci s'estompera quelque peu dans l'UE élargie à 25.

Sur beaucoup de questions liées au TRM, le gouvernement français sait pouvoir compter sur le Parlement européen, la Commission européenne et également sur plusieurs Etats membres dont l'Allemagne.

Les grands thèmes sur lesquels les pouvoirs publics français peuvent aider à faire avancer l'Europe :

- Le cabotage.
- Le gazole européen harmonisé et fiscalisé spécifique au TRM.
- La lutte contre le travail illégal.
- Le Code de la Route européen avec notamment l'harmonisation des règles de sécurité et de vitesses.
- L'interdiction de circuler : il n'est pas concevable que le dimanche ne soit pas respecté en France par les transporteurs étrangers.
- La fiscalité propre au TRM.
- Développement de la formation.
- Respect de la capacité financière des entreprises et remise en ordre des moyens et fréquences de ces contrôles dans certains pays particulièrement laxistes.
- Responsabilisation des donneurs d'ordre et des chargeurs.
- Le tonnage et les dimensions des véhicules (40 – 44 tonnes).
- Favoriser le développement durable dans le secteur.
- Accélérer l'adoption de la proposition de nouvelles directives sur le contrôle.

OBJECTIFS 2005

Ce qu'on peut faire, ce qu'on doit faire, en profitant de la situation actuelle et en en tirant arguments, c'est construire, 15 ans après le fameux contrat de progrès dont tout le monde parle encore, une nouvelle politique, ambitieuse, conquérante de transport routier de marchandises. Sans attendre la SNCF et le rêve de l'intermodalité qui mettra 20 ans à devenir réalité, sans attendre les flottes qui un jour transporteront peut-être les camions à Sète ou de Marseille vers Gênes ou Naples et sans attendre l'attaque de « nouveaux entrants » qui sera différée de 2 à 5 ans après mai 2004.

Une nouvelle politique du transport est nécessaire :

- Pour ne pas subir la concurrence actuelle et la perte de dizaines de milliers d'emplois dans les 2 – 3 ans qui viennent.
- Pour redevenir nous-même conquérants, reprendre des marchés et accompagner le dynamisme de nos entreprises sur les marchés européens.
- Pour retrouver toute une classe de jeunes professionnels motivés, patrons formés aux modèles nouveaux, de conducteurs multilingues, bac-pro en poche et fiers de leur métier et de leur rémunération.
- Pour retrouver un excédent de notre balance commerciale, des performances économiques, la fierté de notre pavillon et notre place dans l'Europe.

Rien de cela n'est possible dans l'ambiance actuelle avec une profession arc-boutée sur des positions ultimes et pénalisée par et dans sa propre activité.

Tout, par contre, est possible avec cette même profession si elle sent qu'on veut chercher à remédier à ses difficultés et lui redonner du tonus et de l'ambition.

Cette profession, en effet, a du talent et de la ressource. Elle l'a montré pendant toutes ces années noires, en résistant et en maintenant vaillamment que vaillamment, son potentiel.

Elle a fait des efforts de productivité, de rationalisation, d'imagination, de rigueur que n'ont pas eu à faire, les transporteurs des autres pays. Si elle les affronte demain à armes égales, tous ces efforts seront payants à court et à moyen terme, et elle ne peut que gagner, sur son marché intérieur où elle vit aujourd'hui en état de siège et sur le marché international où son moral retrouvé fera merveille.

C'est sur une page nouvelle, des objectifs nouveaux, que le TRM français peut se reconstruire. **Au plan intérieur sur la base des mesures structurelles** que nous avons essayé d'esquisser et de préconiser.

Au plan international ou plutôt infra-européen, par la mise en place, au niveau de l'Etat, un peu sur le modèle allemand, d'une volonté d'affronter les nouveaux défis ensemble, en ordre serré, suivant un plan concerté avec tous les acteurs, et d'en prendre les moyens :

- En organisant un contrôle sur route sévère et fortement dissuasif du transport européen d'aubaine et de circonstance, et en limitant la sous-traitance.
- En incitant les organisations professionnelles à se regrouper, à travailler ensemble et en leur donnant de nouveaux moyens d'action, y compris financiers sur des objectifs pré-définis.

- En suscitant une démarche civique de la part des industriels français pour que, lors de la délocalisation de leur production, ou leur implantation dans des pays entrants, ils soient accompagnés par des transporteurs français.
- En privilégiant, y compris fiscalement, les groupements d'entreprises, en facilitant les rapprochements d'entreprises, en modifiant, par exemple, les règles des coopératives pour leur donner une plus grande souplesse et adaptabilité. Les regroupements d'entreprises permettent de réduire les coûts, de partager les compétences, et d'échanger idées, constats et réflexions.
- En confrontant et regroupant dans une sorte de bourse d'échanges, sous la houlette d'un organisme officiel, les expériences des précurseurs, afin d'en retirer une palette d'informations, de conseils, de carnets d'adresse, à l'intention des transporteurs français intéressés pays par pays. Ce qui ne concernerait pas forcément, d'ailleurs, les seuls pays entrants mais permettrait aussi d'explorer les marchés dans l'Europe des quinze.
- En encourageant les systèmes du type « Partenaire – France » à croître et à se multiplier et à entraîner le transport français de marchandises sur de nouveaux marchés ou de nouveaux segments.
- En définissant avec l'interprofession et les syndicats des cibles à privilégier (comme la logistique en Allemagne) et autour desquelles s'ordonneraient de nouvelles aides, des concours, de nouveaux réflexes aussi de la part des administrations concernées. On choisit des domaines d'excellence et on tente d'en faire des fers de lance sur le terrain européen.
- En utilisant de façon intensive nos représentations consulaires ou diplomatiques dans les pays entrants pour observer en permanence l'évolution des marchés, l'activité de nos concurrents, et en signalant les meilleures opportunités, les créneaux que les entreprises françaises pourraient tenter d'occuper.
- En créant le bac-pro multilingue de conducteur routier et en redonnant ses lettres de noblesse au transport routier français, en l'aidant à soigner son image de marque et à se doter de règles éthiques claires et partagées.
- En signalant systématiquement au niveau européen (au besoin l'Etat portant plainte à ce niveau) toutes les infractions, la concurrence abusive, l'exploitation des chauffeurs, les cas flagrants de « préférence nationale », les contournements des règles, le non-respect de l'éthique existant dans les pays entrants, comme la pratique des « backchiches » par exemple, à l'entrée de certains pays. D'ailleurs, la Commission européenne y invite les gouvernements.