



FNTR

80^{ÈME} CONGRÈS DE LA **FNTR**

**UNE HISTOIRE
EN ŒUVRES**



Un regard sur 80 ans d'histoire

Le 80^e Congrès de la FNTR... Il fallait imaginer quelque chose d'original pour cet événement, capable de marquer les esprits. Comment raconter l'histoire, celle de la Fédération et à travers elle, celle du transport routier de marchandises ? Les idées ne manquaient pas mais aucune ne s'imposait... Et puis la chance nous a souri. Le hasard a mis sur notre chemin, ou plutôt dans l'allée d'un salon professionnel, Maxime Duvillard.

Passionné de véhicules depuis l'enfance, ce designer industriel concevait les camions du futur chez un grand constructeur français avant de choisir une autre voie : celle de l'illustration. Quand il nous présente son travail et ses œuvres, le coup de cœur est immédiat. Maxime Duvillard est un conteur. Il réinterprète le patrimoine automobile et routier, avec une approche profondément humaine et sensible, en mettant toujours le territoire en valeur. Dans son univers lumineux, graphique, à la fois rétro et contemporain, chaque élément représente un symbole ou raconte sa propre histoire.

Après plusieurs mois de travail, Maxime Duvillard dévoile une « *Histoire en œuvres* », une collection exclusive de neuf tableaux pour la FNTR, qui retrace le transport routier de marchandises de 1946 à 2026. Ce livret vous propose un double regard : celui de l'artiste sur une époque et celui d'une fédération qui accompagne depuis 80 ans les grandes transformations du secteur. Les décennies passent, les routes changent mais les histoires demeurent. Désormais ces œuvres entrent dans l'histoire et le patrimoine de la FNTR.

Découvrez l'univers
de Maxime Duvillard :





1946

LE VIADUC DE
CHAUMONT

1946

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le viaduc de Chaumont (Haute-Marne), remarquable ouvrage d'art inauguré en 1856, porte lui aussi les stigmates du conflit, à l'image du réseau ferroviaire français largement détérioré. La France manque alors de tout et ne peut pas attendre. Pendant que les trains sont à l'arrêt, les camions, eux, continuent de rouler... Comme ce Berliet bleu à gazobois qui jouera, à son échelle, son rôle dans la reconstruction de l'immédiat après-guerre.

Cette ambiance printanière annonce les premiers pas d'un basculement d'époque... Si les 100 dernières années sont majoritairement celles du transport de marchandises par le rail, les 100 prochaines seront peut-être celles de la route ?

Reconstruire un pays à court de carburant

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le transport routier participe à la reconstruction de la France dans un contexte de pénurie. Le carburant reste rationné jusqu'en 1949, les pièces détachées manquent tout comme les pneumatiques, tandis que des milliers de véhicules militaires sont reconvertis au transport civil. Les transporteurs doivent pourtant assurer l'acheminement des matériaux de construction, des denrées alimentaires et des marchandises indispensables à la reprise économique. La FNTR, dont les statuts ont été déposés en janvier 1945, devient rapidement l'interlocuteur des pouvoirs publics pour défendre une profession confrontée à des contraintes exceptionnelles. Cette période pose les bases d'un secteur appelé à jouer un rôle majeur dans les Trente Glorieuses.



1956

LA NATIONALE 7
BOLLÈNE

1956

Dans l'après-guerre, le Berliet GLR incarne le renouveau industriel et l'émancipation du transport routier. L'illustration rend hommage à ce camion mythique (élu « camion du siècle » en 1994). Sur la Nationale 7 bordée de platanes, il est ici dans sa version tracteur, associé à sa citerne pour symboliser les besoins énergétiques de la France de l'époque. L'ouest de Bollène (Vaucluse) offre le décor idéal : superposition de grandes artères de transport avec la RN 7, la ligne Paris-Lyon à Marseille et au dernier plan, le Rhône canalisé avec l'emblématique barrage hydroélectrique de Donzère-Mondragon, inauguré en 1952. L'ambiance ensoleillée traduit la croissance et la performance de cet outil qui se perfectionne d'année en année.

La FNTR face à la coordination des transports

Depuis la loi de 1949 sur la coordination des transports, la route, le rail et le fluvial sont très encadrés. Contingentement, inscription au registre, création du Comité national routier (CNR)... Le transport routier de marchandises voit se mettre en place des mesures qui le façonneront jusqu'aux réformes de libéralisation engagées en 1986.

En 1956, un nouveau décret instaure des tarifs de transport minima et maxima. Les transporteurs dénoncent un cadre trop contraignant. La FNTR défend alors une plus grande liberté d'action pour la profession. Elle combat plusieurs projets de fiscalité routière et s'oppose aux projets de concessions et d'autoroutes à péage, affirmant son rôle de porte-parole du secteur auprès des pouvoirs publics.



1966

LE GRAND PARC
BORDEAUX

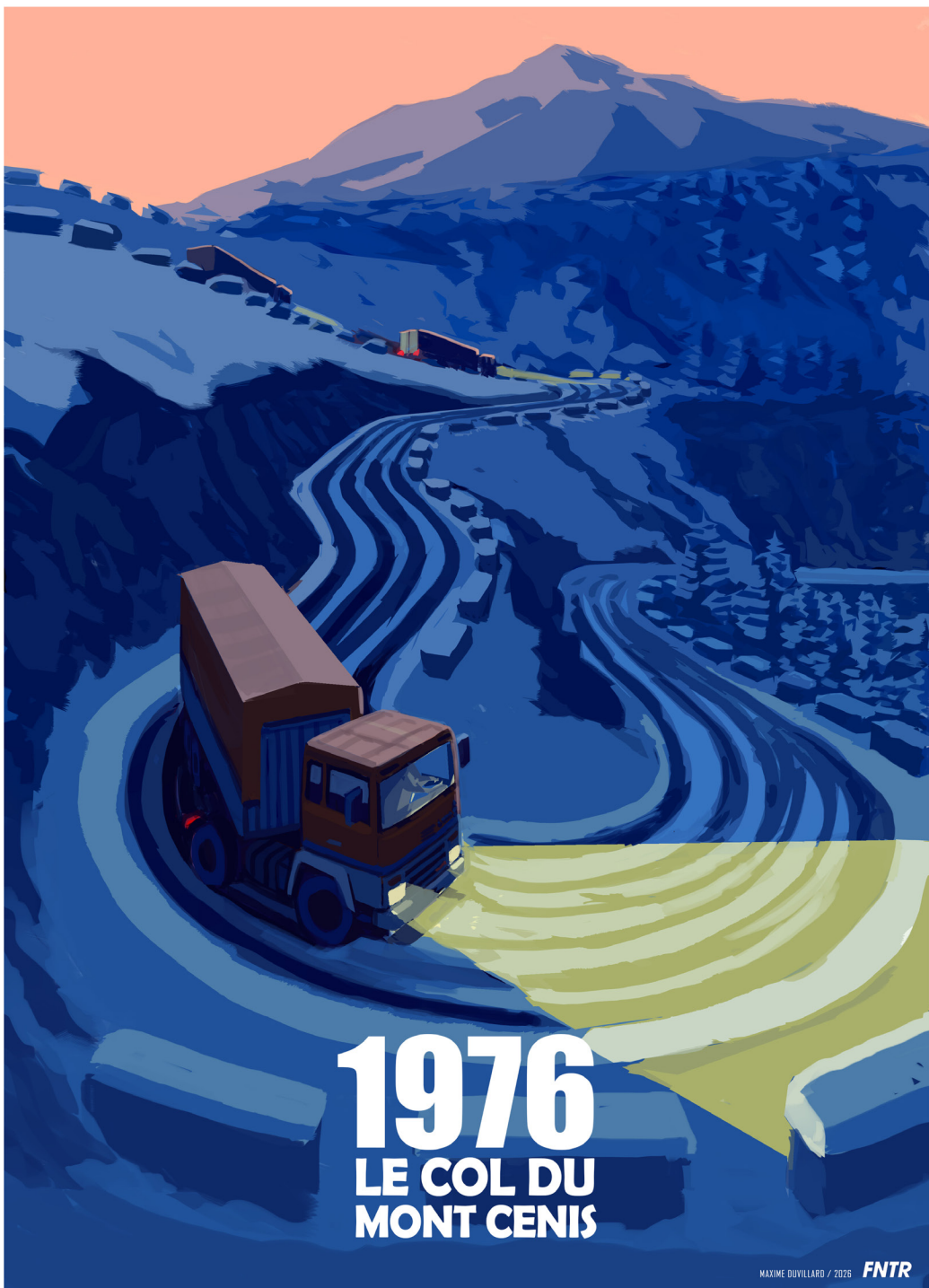
1966

Le quartier du Grand Parc à Bordeaux (Gironde) est en pleine effervescence. Au fur et à mesure que les barres et les tours montent, les familles découvrent le bonheur d'un habitat moderne, confortable et fonctionnel. Les années 60 sont marquées par l'essor des ZUP, zones à urbaniser en priorité, où sortent de terre de nombreux immeubles HLM.

Pour faire face à une démographie en hausse en cette période de forte croissance, les chantiers se multiplient partout pour bâtir ces grands ensembles. Le camion-toupie évoque le matériau phare utilisé pour ces constructions, le béton, tandis que le jaune rappelle les couleurs joyeuses de ces années.

L'autoroute change la route

Les années 1960 voient l'essor spectaculaire du réseau autoroutier français. En 1966, la création de nouvelles sociétés concessionnaires accélère le développement des autoroutes, qui deviennent progressivement l'ossature des grands flux de marchandises. Pour les transporteurs routiers, ces infrastructures réduisent les temps de parcours, améliorent la régularité des livraisons et accompagnent la modernisation des véhicules. La décennie marque aussi la montée en puissance de la logistique industrielle, portée par les Trente Glorieuses. Le transport routier s'impose comme le complément indispensable du rail pour desservir les entreprises et les territoires.



1976

LE COL DU
MONT CENIS

1976

À l'approche de l'hiver, la route du col du Mont-Cenis (Savoie) se révèle délicate et chaque virage doit être négocié avec précision pour rester sur la chaussée... À l'image du choc pétrolier de 1973 qui a fragilisé le transport routier de marchandises. Cet événement rappelle que les transporteurs exercent un métier exposé aux aléas et doivent faire preuve d'une vigilance constante pour ne pas voir leurs efforts réduits à néant... Tout comme les légendaires lignards du Moyen-Orient, symboles de la rudesse comme de la beauté du métier. Cette illustration rend hommage à ces aventuriers du transport international et leurs camions flanqués de ce fameux petit panneau bleu, synonyme de souvenirs inoubliables.

Après le choc pétrolier, apprendre à économiser

Le premier choc pétrolier de 1973 bouleverse durablement le transport routier. Lorsque la crise s'installe, en 1976, les transporteurs vivent encore avec des coûts de carburant durablement plus élevés, une inflation record et des marges sous pression. Les entreprises adaptent leurs pratiques : limitation des kilomètres à vide, meilleure organisation des tournées, renouvellement progressif des véhicules et négociations tarifaires plus fréquentes avec les clients. Cette période fait prendre conscience de la dépendance du secteur aux prix de l'énergie, une préoccupation qui restera au cœur des débats jusqu'à aujourd'hui.



1986

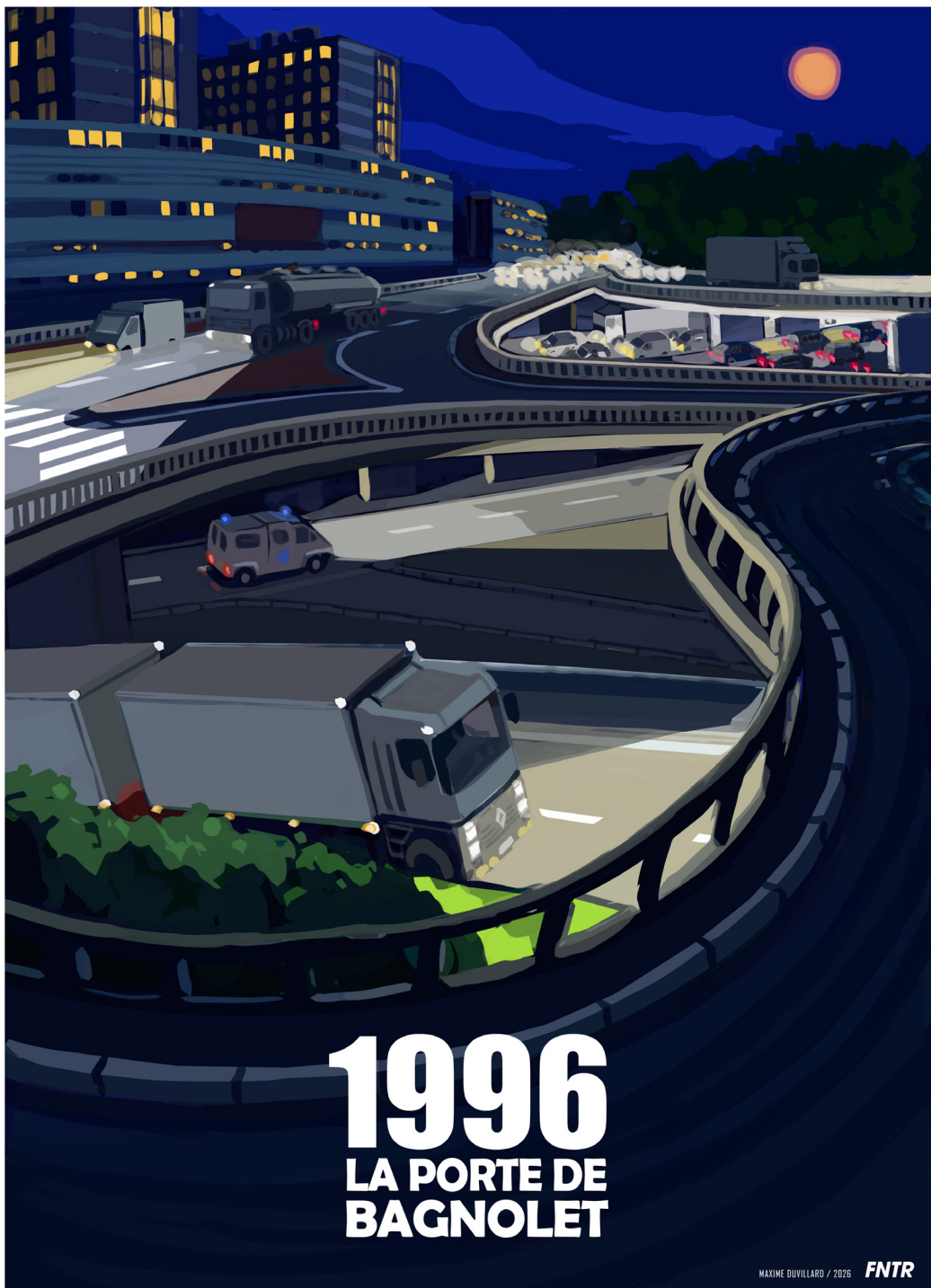
LA VOIE EXPRESS
RN 165 - BRIEC

1986

La voie express, comme ici, celle qui désigne ces 2x2 voies bretonnes, celle qui permet d'approvisionner rapidement les denrées alimentaires dont la France a besoin quotidiennement. Elle se révèle indispensable et la population française a pu le constater avec les mouvements de blocage en 1984. Il n'a fallu que quelques jours pour que les magasins se vident créant la panique. Les ombres débordantes des camions sur les champs bretons illustrent l'essentialité des flux de camions, à l'instar du slogan de la FNTR : « si vous l'avez c'est qu'un camion l'a apporté ». L'ambiance verdoyante invite à l'apaisement. D'ailleurs ne dit-on pas « *Après la pluie vient le beau temps* » ?

La fin du TRO, un tournant historique

En 1986, la suppression de la Tarification Routière Obligatoire (TRO) marque un changement majeur pour le transport routier français. Depuis des décennies, ce système répartissait administrativement certaines opérations de transport entre entreprises. Sa disparition ouvre la voie à une concurrence plus libre et à une organisation davantage fondée sur le marché. Les transporteurs gagnent en souplesse commerciale, mais doivent aussi faire face à une concurrence accrue. Cette réforme prépare l'intégration progressive du marché européen du transport routier, qui s'accélénera dans les années suivantes.



1996

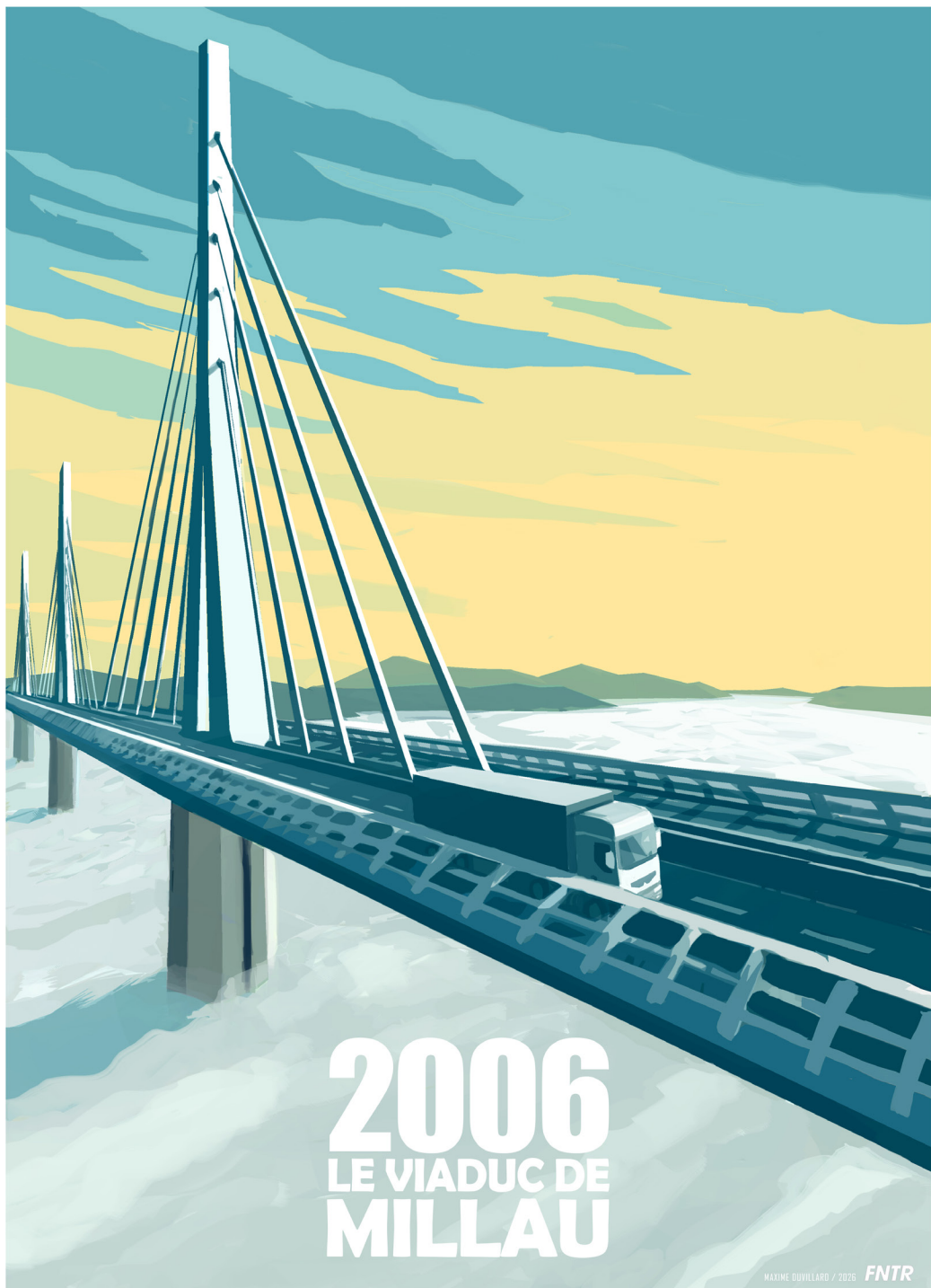
LA PORTE DE
BAGNOLET

1996

Il faut trouver sa voie sur cet aménagement dénommé *Complexe d'échanges de la Porte de Bagnolet* (Seine-Saint-Denis). L'infrastructure fonctionne depuis 1969 mais n'accorde pas le droit à l'erreur : une seule voirie bouchée peut saturer l'échangeur complet en quelques minutes ! À l'image du transport routier qui vit depuis 1986 la libéralisation tarifaire. Pour survivre dans ce nouveau monde s'apparentant à une jungle routière, chacun essaye de trouver le meilleur chemin pour survivre. Un Renault Magnum s'en va en direction du nord, de Bruxelles plus exactement, là où se joue désormais les grandes orientations du transport routier européen...

L'Europe devient le nouvel horizon

En 1996, le transport routier entre dans une nouvelle phase avec le Contrat de progrès signé entre l'État et la profession. Il vise à améliorer la compétitivité des entreprises tout en renforçant les conditions sociales et la sécurité. En 1998, la FNTR ouvre un bureau permanent à Bruxelles pour suivre les décisions européennes qui façonnent désormais le secteur. Cette présence accompagne la construction du marché unique, où la libéralisation du transport international prépare le développement du cabotage, pleinement autorisé à partir de 1998, et annonce les futures règles du Paquet Mobilité.



2006

LE VIADUC DE
MILLAU

2006

Le viaduc de Millau (Aveyron) incarne la grandeur de l'infrastructure autoroutière française. Cette illustration fait directement écho à l'impressionnant viaduc de Chaumont (Haute-Marne) édifié au milieu du XIX^{ème} sur lequel on apposait la reine des voies de communication de l'époque : la voie ferrée. En ce début de XXI^{ème} siècle, la nouvelle reine des voies de communication se nomme l'autoroute. Et les chiffres parlent d'eux-mêmes : de 1990 à 2010, le réseau autoroutier a quasiment doublé, passant de 6 800 km à 11 400 km. Le camion roule sereinement au-dessus des nuages... car après des années de progression continue, il transporte environ 87 % des marchandises intérieures en France.

L'Eurovignette change la donne

L'année 2006 marque deux évolutions majeures. La directive Eurovignette autorise les États membres à mieux intégrer les coûts d'infrastructure et certains coûts environnementaux dans les péages des poids lourds. En parallèle, la privatisation des principales sociétés concessionnaires d'autoroutes françaises modifie durablement le paysage économique du transport routier. Les hausses régulières des péages deviennent un enjeu majeur pour les entreprises, tandis que le mécanisme du pied de facture gazole permet de répercuter une partie des variations du prix du carburant auprès des clients, offrant un outil essentiel face à la volatilité énergétique.



2016
PORT 2000
LE HAVRE

2016

Véritable emblème de la mondialisation, le conteneur a révolutionné le transport des marchandises. Ces boîtes multicolores arrivent par voie maritime dans les différents ports français dont celui du Havre (Seine-Maritime). Elles repartent ensuite tantôt par les rails tantôt par la route ou parfois traversent un fleuve.

La lumière douce et matinale représente aussi la lente mais réelle prise de conscience de la dépendance française envers les pays producteurs de biens de consommation essentiels. Le petit panneau bleu de direction obligatoire pointe le fait que le transport routier de marchandises répond aux besoins que la société lui demande, qu'elle soit plus importatrice qu'exportatrice.

L'après-écotaxe et les nouvelles crises

Deux ans après l'abandon définitif de l'écotaxe poids lourds, le secteur entre dans une période de crises successives. En 2016, les mouvements sociaux provoquent le blocage de raffineries et de dépôts pétroliers, entraînant des difficultés d'approvisionnement en carburant dans plusieurs régions. Les transporteurs doivent réorganiser leurs tournées, sécuriser leurs stocks et composer avec des retards importants. Cette décennie inaugure une succession de chocs – sociaux, sanitaires, énergétiques et géopolitiques – qui installent durablement la gestion de crise au cœur de l'activité des entreprises de transport.



2026

AUTOROUTE A26
MARQUION

2026

Le nom de Marquion, village du Pas-de-Calais, reste encore peu connu mais il sera peut-être associé dans quelques années, à un ouvrage d'art monumental : le pont canal qui enjambera l'autoroute A26. Le canal Seine-Nord Europe représente l'un des plus grands chantiers de France qui trouvera son aboutissement sur cette portion. Un port fluvial sera adossé au prolongement de la plateforme logistique E-Valley de Cambrai, représentée sur la gauche de l'illustration.

Pendant ce temps, le camion continue de tracer sa voie, avec la certitude qu'il a toute sa place dans le transport de marchandises de demain car il connaît ses atouts et a toujours su évoluer pour s'adapter aux attentes de son époque.

Un secteur sous tension permanente

En 2026, les tensions géopolitiques au Moyen-Orient ravivent la volatilité des prix du pétrole et rappellent la vulnérabilité du transport routier face aux crises internationales. Sans provoquer une pénurie comparable à celle des années 1970, cette instabilité renforce les difficultés des entreprises, déjà confrontées à la transition énergétique, aux exigences européennes de décarbonation et aux enjeux de recrutement. La FNTR poursuit son action auprès des pouvoirs publics français et européens pour défendre la compétitivité du secteur tout en accompagnant sa transformation vers des mobilités plus durables.

Remerciements

Florence Berthelot, Katia Bonnet, Alexandra Chassignat, Maxime Duvillard, Florence Dupasquier, Camille Mikoczy, Carine Sai et l'agence Formule Magique.

Repères bibliographiques et documentaires

Textes officiels : Décret n° 49-1473 du 14 novembre 1949 (*Journal officiel*, 15 novembre 1949) ; Décret du 28 décembre 1956 modifiant le décret du 14 novembre 1949 (*Journal officiel*, 29 décembre 1956) ; Loi n° 86-17 du 6 janvier 1986 ; Directive 2006/38/CE du 17 mai 2006.

Archives et institutions : Agence internationale de l'énergie (AIE) ; Archives nationales ; Association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA) ; Commission européenne ; Cour des comptes ; FNTR ; INSEE ; ministère des Transports ; ministère de l'Économie ; ministère de la Transition énergétique.

Presse et documentation : *Journal officiel* – Tables analytiques 1956 (« Transports routiers ») ; *Le Monde*, 29 décembre 1956 ; *Les Échos* (2016) ; *Reuters* (2026).

fntr.fr

✕ in f y i

