



Contribution de la FNTR sur la communication de la Commission européenne « Un avenir durable pour les transports: vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie »

La FNTR (Fédération Française des Transports Routiers) représente et défend les intérêts de ses 12.500 membres, compagnies de transport routier de marchandises, ce qui représente plus de 250.000 emplois directs en France. La FNTR est composée d'une centaine d'experts au service de nos entreprises répartis entre le siège à Paris mais aussi avec des bureaux dans toutes les régions de France ainsi qu'à Bruxelles où la FNTR possède une délégation permanente depuis 1998.

La FNTR est membre de l'IRU (Union Internationale des Transports Routiers) et a ainsi été impliquée dans le travail préparatoire des trois « focus group » sur la communication pour un futur durable pour les transports en Europe. Elle a également participé aux travaux de la conférence à haut niveau sur ce même thème les 9 et 10 mars à Bruxelles.

Elle souhaite apporter sa contribution relative au transport routier de marchandises à la communication de la Commission européenne (COM (2009) 279/3) publiée le 17 juin 2009

Remarques préalables

1. La communication de la Commission européenne a souhaité globaliser l'approche des transports aux fins de définir une politique globale.

Si on ne peut contester l'approche de cette méthode, il n'en demeure pas moins que si les modes de transport ont tous la même finalité –assurer le déplacement soit des marchandises, soit des personnes autant que faire se peut dans une logique multimodale-le marché et la composition de chaque secteur est en réalité très différent.

Ainsi, on ne peut aborder de la même façon, le secteur fluvial ou routier composés en très grande majorité de PME du secteur privé, et le secteur du ferroviaire et de l'aérien beaucoup plus concentrés, et où les opérateurs sont soit de grandes entreprises, ou des entreprises détenues en majorité par les Etats-membres eux-mêmes. Il est remarquable de relever qu'en France, la SNCF est le premier transporteur routier national.

De la même façon, certains secteurs (ferroviaire) bénéficient de subventions tandis que d'autres (le routier) n'en bénéficient pas du tout. En France, chaque tonne transportée par la route sur 100 kilomètre rapporte 4 euros à l'Etat, alors que chaque tonne transportée par le fer sur la même distance lui en coûte 22 euros.

Ainsi, on ne saurait donc évoquer la question de la régulation de la concurrence de manière globalisée sans tenir compte de ces éléments, d'autant que la libéralisation de chacun de ces secteurs n'est pas égale d'un mode à l'autre.

2. L'approche de la Commission est indiscutablement politique ce qui peut se comprendre dans la mesure où l'objet de la communication est de poser les fondations de la future politique européenne des transports.

Pour autant, on ne saurait élaborer une politique sans tenir compte de l'économie des transports c'est-à-dire de la prise en compte des comportements des différents acteurs du secteur, et des modes de décisions des consommateurs aboutissant au choix de tel ou tel mode et de l'incidence de la décision d'achat du transport sur la constitution des marchés de ce transport. Ainsi, si l'on ne peut que souhaiter que la principale motivation des consommateurs soit la préservation de l'environnement, aboutissant au choix de modes moins impactants sur ce dernier, il serait illusoire d'éluder que les choix de consommation sont actuellement -et pour longtemps encore- fondés sur l'obtention dans les meilleurs délais et au prix le plus bas, des produits répondant aux besoins quotidiens.

3. La communication de la Commission européenne s'inscrit dans la perspective de l'échéance de 2010 fixée par le Livre Blanc publié en 2001.

Il importe de rappeler que de manière assez exceptionnelle ce Livre Blanc avait été revu à mi-parcours et avait retenu des orientations dont on peut s'étonner de voir qu'elles n'ont pas été reprises dans l'actuelle communication de la Commission.

Ainsi, la lecture de la communication permet de constater qu'au moins trois facteurs n'ont pas été retenus ou développés :

- le fait que l'offre de transport routier est assurée par une majorité de PME ...
- ...ce qui suppose un impératif majeur : celui de l'harmonisation aussi bien fiscale, sociale que technique et ce dans une perspective d'égalité de concurrence...
- ...l'offre de transport routier devant s'inscrire dans un schéma d'ensemble de co-modalité : chaque mode doit intervenir sur sa zone de pertinence tenant compte des facteurs suivants : massification, distance, fréquence et qualité de service.

Si on souscrit naturellement à la nécessité de développer une politique de transport dans un souci de mobilité durable, il convient de rappeler qu'en matière de transport de marchandises, cette politique doit tenir compte du fait que la fonction du transport routier est avant tout de mettre les marchandises à disposition des consommateurs.

L'importance des flux dépend de l'éloignement entre les lieux de production et les lieux de consommation.

Une politique des transports durable devra s'attacher à réduire les effets néfastes de ces transports non seulement intrinsèquement mais également :

- en étroite coordination avec une modification des comportements des consommateurs d'une part,
- et, d'autre part, une politique industrielle visant à relocaliser en Europe des unités de production qui ont eu tendance ces dernières années à s'installer hors de ses frontières, notamment pour des raisons de coûts.

En termes de co-modalité, il est essentiel de souligner qu'aucun mode de transport de marchandises ne peut s'avérer efficace si le transport routier ne vient pas en appui, soit en amont soit en aval.

En outre, les distances moyennes de transport routier de marchandises sont courtes (moins de 150 km) et à ce jour, aucun mode alternatif ne peut assurer de manière efficace la mise à disposition finale des biens transportés aux consommateurs sur les derniers kilomètres.

99% des besoins quotidiens des citoyens européens sont acheminés par la route.

Pour cette raison, le mode routier restera le mode premier de transport en Europe, d'où la nécessité de s'attacher à la régulation de ce mode, sans pratiquer une politique d'empêchement, et d'opposition aux autres modes.

La FNTR s'étonne à cet égard de voir à nouveau évoquée la notion de découplage entre la croissance du transport et la croissance du PIB, alors qu'il est désormais acquis que le PIB ne peut progresser que si le transport progresse aussi.

A cet égard, le rôle d'utilité collective du transport routier de marchandises doit être rappelé.

La présente contribution a pour objet d'apporter des commentaires sur quelques points développés par la Commission dans sa contribution.

Sur les tendances et les défis

Dans les années qui viennent, le transport routier aura à affronter trois défis principaux

Le défi énergétique

Les entreprises de transport routier de marchandises sont les premières touchées par la crise énergétique, le poste gazole représente le 2^{ème} facteur de leurs coûts de revient. Les poids lourds ne disposent pas de carburant alternatif au gazole.

Une politique des transports doit nécessairement s'accompagner d'une véritable politique énergétique –et non pas de fiscalité de l'énergie. A cet égard, le développement de la recherche doit porter en priorité sur la réalisation de l'éco-camion de demain, moins consommateur d'énergie fossile.

Au niveau français, la FNTR dans le cadre de l'Observatoire de la Performance durable, réunissant également des constructeurs et des pétroliers travaille activement à cet objectif. D'ores et déjà, en plus des efforts considérables réalisés par le secteur du transport routier depuis 20 ans, il est acquis qu'à l'horizon 2020, les poids lourds consommeront 20% de carburant de moins qu'aujourd'hui.

Le défi environnemental

Il convient de souligner ici que, dans les statistiques relatives à l'impact du transport routier sur l'environnement, une confusion est régulièrement opérée entre l'ensemble des transports (deux roues, voitures etc..) et le transport de marchandises réalisés par poids lourds.

Or, on ne peut aborder l'avenir des transports sans considérer les efforts considérables réalisés par le secteur du transport routier de marchandises depuis 20 ans : réduction drastique des émissions de gaz polluants, réduction considérable du bruit, diminution du nombre de poids lourds impliqués dans les accidents.

Dans l'élaboration de la future politique des transports, il sera déterminant de considérer le transport routier comme un acteur à part entière du développement durable :

- qui peut s'engager de manière proactive dans la réduction des impacts sur l'environnement
- mais qui est aussi un facteur de progrès économique
- et un vecteur de progrès social et sociétal.

L'acceptabilité du poids lourds

Les incidences de la politique des transports visant à diaboliser le poids lourds au lieu de valoriser son apport économique et social ont généré au sein des populations un sentiment de rejet fondé sur des ressentis erronés en matière de sécurité et de pollution.

Cela aboutit à des mesures non concertées voire irréalisables en matière de livraisons en ville par exemple, alors que le transport routier demeura le mode prééminent pour apporter à la porte des consommateurs tout ce dont ils ont besoin.

Cela a un autre impact qui est la difficulté de recruter de nouveaux personnels. Même si en temps de crise cette pénurie de recrutement est moins pesante, il est certain que dans les années futures, ceci pourra constituer une réelle difficulté. Le secteur du transport routier emploie directement plus de 5 millions de personnes en Europe, qui sont formées selon des critères de haute exigence. Faute de pouvoir assurer la relève, c'est l'ensemble du secteur et par incidence l'ensemble de l'économie européenne qui risque d'en pâtir.

Il est essentiel que la future politique des transports prenne en considération le transport routier de marchandises dans toutes ses dimensions d'utilité publique et de service à la collectivité, et également comme secteur à fort taux d'employabilité.

Sur les objectifs politiques pour un système de transport durable

On ne peut qu'adhérer aux objectifs fixés en matière de réseau bien entretenu et intégré, de recours aux technologies les plus performantes etc...

Cependant deux points sont à développer :

Sur des transports plus durables

Contrairement à la notion de pollution qui vise les émissions de gaz ou de particules nuisibles à la santé, la question ici posée est celle visant à la réduction des gaz à effet de serre et particulièrement du CO². Le transport routier est émetteur de CO² (6% des émissions totales) parce qu'il est consommateur d'énergie fossile. Comme il a été dit, la réduction de la consommation de carburant permettra de rejoindre les objectifs fixés au niveau européen. Des mesures sont d'ores et déjà envisagées pour réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Cependant, il est tout à fait nécessaire d'aller plus loin et comme il est évoqué plus avant dans la communication de la Commission de permettre de favoriser la recherche et le développement afin que le transport routier puisse disposer à l'avenir de technologies permettant d'émettre moins de CO² et/ou de capter le CO² émis.

La mise en place d'un Fonds Européen de recherche et de développement serait à cet égard une mesure utile pour parvenir à un tel objectif. Ce fonds pourrait être alimenté par une partie des taxes d'ores et déjà acquittées par le secteur soit sur les infrastructures soit sur le carburant. Développer de telles technologies donnerait en outre, à terme, un avantage compétitif à l'Union Européenne et fonderait une nouvelle politique industrielle d'avenir.

Il est en tout cas déterminant d'évaluer les mesures qui seront adoptées qui se doivent de ne pas seulement être des alibis fiscaux, ou des mesures de contrainte, et s'inscrire dans une

démarche globale prenant en considération les efforts faits dans d'autres secteurs émetteurs de CO² et plus particulièrement le bâtiment et l'agriculture.

Sur la gestion du capital humain

La FNTR se montre particulièrement sensible au souci de la Commission aux termes duquel « *Les différences qui existent entre les États membres en matière de droits et de conditions sociales ne devraient pas entraîner un nivellement par le bas ni devenir un facteur de compétitivité, en raison de la mobilité transfrontalière croissante des travailleurs du secteur des transports.* » (point 54 du chapitre 4.5)

Force est de constater que malheureusement, aujourd'hui, les profondes disparités qui existent entre les Etats membres, tant en matière de conditions de travail qu'en matière de niveau de rémunération et de charges, constituent pour certains un réel avantage compétitif.

Si la Directive 2002/15 du 23 mars 2005 s'est voulue comme le début d'une harmonisation en matière de normes de durée du travail pour les personnels roulants du secteur des transports, sa nature juridique même (Directive et non Règlement) et sa transposition (lorsqu'elle a été réellement effectuée) aboutissent à autant de lois sociales différentes d'un Etat-membre à l'autre.

L'encadrement du cabotage, souhaité par la FNTR, et actuellement en cours d'évolution au niveau européen, n'a d'autre objet que d'éviter ses dérives qui sont constitutives d'un véritable dumping social.

Le secteur des transports par son caractère mobile ne peut s'accommoder d'autant de disparités. Ceci est un facteur profond d'injustice et d'inégalité, tant entre les entreprises du secteur qu'entre les personnels eux-mêmes qui sont amenés à travailler sur l'ensemble du territoire de l'Union Européenne.

En outre, le dumping social a pour effet direct de ralentir l'augmentation des niveaux de vie dans les pays ayant récemment intégré l'Union Européenne, dans la mesure où pour préserver un avantage compétitif nulle incitation n'est donnée pour relever le niveau des rémunérations des personnels concernés.

La FNTR souhaite donc que soit étudiée la mise en place d'un régime unique du travailleur mobile en Europe visant à éviter que les distorsions de conditions de travail constituent un facteur d'inégalité de concurrence et d'activité.

Les prix intelligents pour orienter les consommateurs ?

Sur ce point, visant notamment à internaliser les coûts externes la FNTR entend mettre en garde contre toute politique qui sous couvert d'augmenter les prix du transport, n'aboutit en réalité qu'à en aggraver les coûts.

Dans le transport routier de marchandises, la surcapacité de l'offre a pour effet direct d'empêcher une répercussion des coûts subis, favorisant en réalité soit le recours dévoyé à la sous-traitance, soit le recours à des entreprises ayant des coûts sociaux et fiscaux moins élevés.

De plus, la FNTR insiste pour que cette internalisation vise tous les modes de transport et non pas seulement, comme cela a été le cas jusqu'ici, le seul transport routier de marchandises.

Sur les politiques pour un transport durable

Les questions de financement des infrastructures

Il est déterminant de souligner le coût déjà acquitté par le secteur du transport routier de marchandises au titre du principe « utilisateur-payeur » et qu'on souhaite en outre soumettre à un second principe celui du « pollueur-payeur » :

- sans tenir compte de son impact réel dans la pollution bien inférieur à l'impact de la circulation des voitures individuelles
- et en omettant de considérer que le transport routier de marchandises ne fait que déplacer des biens au bénéfice de clients qui en font la demande. A ce titre, afin de responsabiliser le bénéficiaire du transport, la répercussion de ces redevances et taxes doit être systématiquement prévue.

En ajoutant à ceci, les accises acquittées sur le carburant et une volonté affirmée de créer de nouvelles taxes concernant l'émission de CO², on aboutit à une pression multiple en termes de fiscalité ayant un seul fait générateur : le fait de circuler sur les routes.

La FNTR souhaite que l'ensemble de ces taxes soit apprécié de manière globale en tenant compte d'un principe d'iso-fiscalité. Aucune taxe supplémentaire ne pourrait être créée sans qu'une péréquation soit faite avec la pression fiscale existante.

En outre, dès lors que le but de ces prélèvements est la construction d'infrastructures, il sera nécessaire de prévoir l'affectation stricte de ces prélèvements à la construction des infrastructures utilisées par le secteur du transport routier, et non pas d'envisager que les revenus de la route puissent financer des infrastructures non routières.

Rappelons que le secteur du transport routier ne bénéficie d'aucune subvention étatique, à la différence d'autres modes comme le combiné ou le transport ferroviaire.

L'ouverture du marché et l'encouragement de la concurrence

Concernant le transport routier de marchandises, la concurrence est totalement ouverte, ce qui n'est pas le cas d'autres modes, notamment le secteur ferroviaire encore significativement maîtrisé par les Etats eux-mêmes, malgré les Directives visant à la libéralisation ferroviaire.

Etant cependant le mode premier, le transport routier souffre encore de nombreuses inégalités de concurrence, tant dans le domaine social (conditions de travail) que dans le domaine fiscal (niveaux des accises sur le carburant) que dans le domaine technique (harmonisation des poids et dimensions).

La gouvernance

La FNTR adhère à l'objectif de voir les partenaires sociaux informés et consultés sur les développements de la politique des transports, mais déplore que dans la pratique, cette consultation ne soit pas systématique. En outre, les partenaires sociaux devraient pouvoir

bénéficier non seulement d'une information en matière sociale, mais également en matière économique afin que le dialogue social puisse s'établir sur des bases d'analyse partagée.

La FNTR, tout comme la Commission, insiste sur la nécessaire synergie qui doit gouverner les différentes politiques menées par les Etats-membres, dans une logique de coordination globale et bien entendu d'interopérabilité des technologies mises en place.

Concernant le défi urbain, la politique des transports doit être directement liée avec la politique d'urbanisation. La FNTR regrette que le volet « marchandises » du transport en ville ne soit jamais abordé avec la même priorité que le transport de voyageurs, et sans tenir compte des réalités d'exigences des consommateurs et commerçants établis en ville.

A cet égard, une réflexion européenne doit être menée sur l'intégration à part entière dans le secteur des transports des entreprises exploitant des véhicules de -3.5 tonnes naturellement amenés à assurer des livraisons urbaines.

En conclusion

La FNTR exprime son attachement à ce que la politique des transports dans une perspective de durabilité et de multimodalité ne consiste pas, comme cela a été trop souvent le cas, à se contenter de vouloir freiner artificiellement le développement du transport routier, au prétexte de vouloir favoriser les autres modes, notamment par des moyens fiscaux.

Une véritable politique multimodale doit considérer le transport routier de marchandises comme un acteur à part entière venant en appui des autres modes. Le transport routier est en réalité la « logistique routière » du déplacement des marchandises.

Une véritable politique de développement doit tout autant considérer le transport routier de marchandises comme un acteur de ce développement, requérant la mobilisation des moyens technologiques et innovants visant à réduire son impact sur l'environnement, au même niveau que l'amélioration des comportements des opérateurs.

Aucune politique des transports ne peut être élaborée dans le refus de considérer que le mode routier, par sa flexibilité, sa réactivité et sa capacité à répondre à tout moment et en tout lieu aux besoins exprimés par les consommateurs, restera le mode premier de transport en Europe.

Contacts :

Mme Florence Berthelot
Secrétaire Générale de la FNTR
Rue Ampère, 6 - F- 75017 Paris
Tel : + 33 (0)1 44 29 04 29.

Mme Isabelle Maître
Déléguée permanente FNTR à Bruxelles
Rue du Marteau, 21 – 1000 Bruxelles
Tel 02 229 53 83 – gsm 04 76 98 42 83