

Paris, le 23 août 2010

Monsieur le Ministre,

Nous avons bien reçu une première, puis une deuxième version de votre courrier en date du 22 juillet que nous avons communiqué au directeur de la publication de la Lettre du Transport Routier. Vous avez par ailleurs jugé utile de donner publicité à ce courrier, bien que privé, qui plus est en sous-traitant sa diffusion par le zélé service de communication d'une organisation professionnelle.

Ce jeu de compères est édifiant et éloquent. Il ne nous gêne, ni au niveau de son émission, ni au niveau de la réponse qui ne pourra que gagner en netteté.

Nous aurions par ailleurs préféré que la présentation de la politique menée vis-à-vis du transport routier par le ministère ne se réduise pas à des éléments de langage à destination du grand public. La situation vécue sur le terrain par les entreprises méritait une argumentation plus pertinente et plus conforme à la réalité.

Nous ne pouvons en effet cautionner le bilan esquissé.

Les entreprises de transport routier que nous représentons n'ont pas compté parmi les priorités de ce ministère. C'est l'évidence. Grenelle de l'environnement et occasion gâchée de mettre le transport routier de marchandises au cœur du développement durable, report modal autoritaire et coûteux, taxe kilométrique, taxe carbone et TGAP, immobilisme européen et isolement franco-français, déclarations à charge contre le camion, intervention dans des négociations paritaires, volte-face du 25m25, 44 tonnes 6 essieux....

Nous n'avons cessé de parer au plus pressé et d'éteindre les incendies.

Ces coups portés à la compétitivité de nos entreprises ont été aggravés par l'enlisement délibéré des recommandations principales du rapport du Centre d'Analyse Stratégique. Nous ne croyons pas que les « États Généraux » du Transport Routier que vous avez initiés tardivement, sans concertation, puissent déboucher sur autre chose que la répétition de préconisations ou la réédition d'une feuille de route pour notre secteur.

Nous aurons perdu quatre années ; à quand le temps de l'action concrète ?

.../...

**Monsieur Dominique BUSSEREAU**  
**Secrétaire d'État chargé des Transports**

Dans le tableau que vous faites de l'action du ministère, il convient au préalable de distinguer ce qui relève de la volonté présidentielle et de l'action gouvernementale, de ce qui relève en propre du MEDDEM.

### ***1. Ce qui relève de l'action gouvernementale :***

Vous évoquez la loi TEPA qui aurait permis un gain de 200 millions d'euros pour notre secteur. Cette loi, voulue par le Président de la République, visait à améliorer le pouvoir d'achat des salariés. Elle n'a donc pas, et c'est logique, constitué un facteur d'allègements de charges pour les entreprises mais d'amélioration des revenus nets des salariés. Cette amélioration effective rend d'autant plus incompréhensible et inappropriée votre immixtion, sans préalable, dans les négociations paritaires de décembre 2009 et les 4 % déclarés médiatiquement « atteignables », alors même que l'inflation était de 0,9 % et que la crise économique battait son plein.

La mise en place de la contribution économique territoriale relève elle aussi de la volonté présidentielle et de la politique générale du gouvernement. Les adaptations de la CET demandées par la FNTR pour le transport routier et les amendements portés par elle, comme l'exclusion de l'assiette de la taxe de la valeur ajoutée produite à l'international, ont été ignorés par le ministère et au final rejetés.

Dès la fin de l'année 2008, l'action du gouvernement contre la crise est vigoureuse. Il convient néanmoins de noter qu'aucune mesure particulière en faveur des entreprises de transport ne fut jamais envisagée, et qu'au-delà de quelques circulaires d'information, aucune initiative ne fut prise.

Le plafonnement de la TIPP a été mis en place en 2004 par le ministère de Gilles de Robien, soucieux de voir les entreprises françaises nettement plus fiscalisées que leurs collègues européennes sur leur « matière première », le carburant. Il a été ensuite prolongé d'une année sur l'autre pour rapprocher la TIPP française de la moyenne de l'Union européenne. Le principal mérite en revient à Matignon et à Bercy prenant en compte le fait que nos entreprises sont déjà 4,5 fois plus taxées que la moyenne de l'économie française.

Mais ce qui laisse perplexe, c'est la façon dont est utilisé l'argument relatif à la TIPP : il faudrait ainsi dorénavant considérer la non augmentation des impôts comme des économies !

### ***2. Ce qui relève de votre ministère :***

Vous mettez en exergue le projet de schéma national d'infrastructures des transports qui représenterait un investissement de l'ordre de 170 milliards d'euros...à l'horizon 2030 - 2040. Il conviendrait de préciser, qu'à ce stade, aucun financement n'est établi et qu'une part non négligeable des projets figurait déjà dans le comité interministériel d'aménagement du territoire de ... 2003. De plus, dans ce schéma, 96 % des investissements concernent les modes de transport non routiers (fluvial et ferroviaire notamment). Ces décisions relèvent d'une volonté de rupture affichée par le MEDDEM. Dont acte.

De là à présenter le SNIT comme une action déroulée en faveur du transport routier, c'est du cynisme.

.../...

Vous évoquez à l'actif de votre ministère le nouveau calcul des exonérations de charges sociales pour tenir compte des spécificités des heures d'équivalence qui représenterait un gain pour notre secteur de 100 millions d'euros par an. Ces 100 millions d'euros avaient d'abord été formellement promis afin d'améliorer la compétitivité de notre secteur (votre discours à notre dernier congrès) puis, plus tard, pour compenser partiellement la taxe carbone, enfin, affichés pour compenser l'augmentation des minima conventionnels exigée de nos entreprises en décembre 2009.

Ces allègements de charges n'ont donc pas servi, comme prévu par les missions Abraham et Liebermann, à améliorer la compétitivité de nos entreprises. Ils ont été engloutis et dilapidés pour financer - très partiellement - l'aggravation du coût du travail à laquelle vous avez gravement contribué.

D'autant plus partiellement que ces 100 millions d'euros, affichés dans la précipitation, sont plus virtuels que réels. Toutes les analyses, toutes les expertises réalisées soulignent l'absence d'impact sur les coûts pour les conducteurs « courte » et « moyenne distance », et une incidence maximale de 1 % pour les conducteurs « longue distance ». On est loin des 100 millions d'euros évoqués. Au total, pour la Profession la facture de décembre est surréaliste. Les négociations paritaires (mutuelle et critères des frais de déplacements) n'étant pas closes on ne peut la chiffrer définitivement.

D'ores et déjà, tout indique que son montant sera proche de 500 millions d'euros en année pleine.

Les chiffres relatifs à la taxe à l'essieu que vous citez (50 millions d'euros) méritent d'être précisés. La mise à niveau de la taxe à son plancher européen est surtout sensible pour les petits et moyens tonnages et concerne donc surtout le compte propre (pour les deux tiers environ). La mesure n'a eu quasiment aucun effet en revanche pour les plus de 12 tonnes.

Le 44 tonnes agricole était un engagement du Président de la République. L'intervention du ministère s'est cantonnée à vider la mesure de l'essentiel de sa substance. L'introduction à terme d'un 6<sup>ème</sup> essieu réduit en effet considérablement l'intérêt de la décision présidentielle en termes de gain de productivité. Elle isole également le transport routier français en Europe et éloigne un peu plus toute perspective d'un véhicule européen.

L'argument invoqué (surcoût estimé de l'usure des routes) est provocatoire face aux montants de la prochaine taxe poids lourds.

Il est surprenant mais révélateur que vous ayez omis de citer cette taxe qui va peser annuellement, dès son entrée en application, 1,7 milliards d'euros, l'essentiel étant supporté par les entreprises nationales du transport routier de marchandises. La façon dont est géré ce dossier majeur pour nos entreprises (inflation des axes report portant le total taxable à 15 000 kilomètres, arrêt sans préalable de la mission Abraham sur la répercussion...) conduit tout droit à des difficultés et des tensions.

L'encadrement du cabotage, dont vous vous prévaliez, est en réalité une obligation qui découle de la nouvelle réglementation européenne relative à l'accès au marché (les Règlements européens sont d'application immédiate dans la réglementation des États). Chacun dans ce dossier n'a fait que son devoir, et tardivement, très tardivement, par rapport à l'élargissement de l'Union européenne en 2004.

.../...

Et puisque vous parlez d'Europe, comment ne pas souligner le lourd déficit de compétitivité et d'harmonisation que subissent nos entreprises ? Doit-on rappeler une fois encore qu'à ce jour, dans la plus grande indifférence et malgré nos alertes et des rapports alarmants, toutes les entreprises de l'Union européenne peuvent ainsi, sur le territoire français même, bénéficier des Directives et des Règlements sociaux européens, toutes... sauf les entreprises françaises.

Ce n'est responsable ni pour l'économie, ni pour l'emploi français.

Pour ce qui concerne les États dits « Généraux » du transport routier de marchandises, où les priorités et les urgences ne sont pas traitées, la FNTR n'a pas vocation à faire la claque. Elle n'a pas non plus besoin de ces États Généraux pour exister ou pour réfléchir aux dossiers professionnels et aux perspectives du secteur.

Nous avons la conviction qu'ils sont avant tout une manœuvre dilatoire de communication et de diversion pour favoriser, jusqu'à son prochain terme, une tranquillité d'exercice.

Dans les organisations professionnelles concernées, vous omettez de citer l'UNOSTRA, ce qui peut paraître méprisant pour les TPE, dont elle est une structure d'accueil.

Vous poursuivez sans doute en cela l'opération de division que vous avez engagée par la multiplication d'organisations dans le secteur, malgré l'avis négatif des Services administratifs compétents, ce qui permet, à défaut de construire, de compter sur des obligés reconnaissants ou noyautés.

Ces « Etats Généraux » portent par ailleurs sur le seul TRM franco-français et non sur l'ensemble du transport et de la logistique, dans un marché européen ouvert. La démarche est donc là encore décalée, tronquée, biaisée. Il faudra en gérer les frustrations.

La FNTR n'a pas pour autant joué l'obstruction. Pour votre meilleure information, elle a, à son actif, un nombre important de contributions, qu'elle a jugé utile de porter par écrit, sur les dossiers qu'elle estime importants comme le temps de travail, la rénovation de la convention collective, l'évolution discordante des prix et coûts ou encore la GPEC....

Ces contributions ont été communiquées à vos services. Nous les tenons à votre disposition.

Mais l'essentiel, pour la FNTR, et nous n'avons cessé de l'écrire et le répéter, y compris dans les États Généraux, reste la compétitivité des entreprises, préoccupation prioritaire sur toute autre. Dans cette perspective, nous ne percevons pas bien l'objectif poursuivi par vos services dans la réflexion sur le temps de travail qui viserait à exclure le transport routier du bénéfice de la loi du 20 août 2008.

Au vu de ce bilan, dont chacun fera le solde en son temps, la FNTR est amenée à souhaiter pouvoir retrouver un ministre des transports de plein exercice, capable de peser efficacement au cœur de la machine gouvernementale et de plaider notre cause dans les instances décisionnaires. Nos entreprises ont besoin d'un interlocuteur, d'un partenaire sachant faire preuve de courage politique.

Sans remonter jusqu'au Général de Gaulle, c'est ce qu'elles avaient du temps d'un Douffiagues, d'un Fitermann, d'un Delebarre, d'un Bosson, d'un Gayssot, d'un Robien ou d'un Perben .... Tous ont associé leur nom à des avancées marquantes. Ils ont su gérer dans la clarté et respect de leurs responsabilités, malgré les tensions parfois, les dossiers structurants et des situations engageantes.

.../...

Toute poursuite de comparaison explicite serait gratuitement désobligeante et un révélateur d'insuffisance marquée d'arguments de fond. Surtout, elle ne serait pas conforme à l'idée que nous nous faisons d'une Présidence de Fédération.

Une certitude, un constat : aucun Ministre, aucun Secrétaire d'Etat ne se serait permis des déclarations publiques à charge contre le transport routier et une entreprise de démolition du camion. Imagine-t-on les actuels Ministres de l'Agriculture, du Commerce, de l'Industrie... se livrant à ce genre d'exercices contre leurs administrés, et contribuant à développer une crise de considération de leur activité ?

En France, la filière camion, ce sont plus de 800 000 emplois directs, soit 4,5 % de l'emploi salarié du secteur privé. Le camion génère directement plus de 110 milliards d'euros de chiffres d'affaires annuel, 6 % du PIB français. C'est là, et nulle part ailleurs, que se situent les plus grands gisements de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et le plus fort potentiel de développement durable de la mobilité des biens.

C'est ce que vous avez décidé d'ignorer.

Aussi notre secteur mérite-t-il un ministère de plein exercice pour mettre en œuvre une véritable politique des transports dans laquelle le transport routier a toute sa place.

C'est ce que votre ministère n'a pas pu, su ou voulu faire, à nos yeux.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, en l'assurance de notre haute considération.



Jean-Christophe PIC  
Président