



*Ministère de l'Équipement, des Transports,
de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer*

Cabinet du Ministre



Discours

de Gilles de ROBIEN

**lors de la présentation à la presse
du plan de mobilisation et de développement
du transport routier de marchandises**

Paris, le mercredi 8 septembre 2004

Mesdames et Messieurs,

J'ai présenté ce matin, en Conseil des ministres, une communication sur le plan du gouvernement en faveur du secteur du transport routier de marchandises.

Vous le savez, ce secteur est confronté à des difficultés structurelles, amplifiées par la moindre croissance économique de ces dernières années ; l'élargissement de l'Union européenne a renforcé le climat d'inquiétude au sein de la profession.

Dès août 2003 et sur ma proposition, le Premier ministre a confié à Monsieur Francis HILLMEYER, député du Haut-Rhin, une mission d'étude sur le secteur.

La remise de ce rapport m'a permis, ainsi qu'à François GOULARD, de réunir le 8 avril dernier l'ensemble des partenaires sociaux et de leur annoncer la mise à l'étude d'une série de mesures. Leur préparation a été confiée à deux experts reconnus, Monsieur Claude GRESSIER et Monsieur Georges DOBIAS, qui ont mené un travail approfondi de concertation et qui m'ont rendu leurs préconisations début juillet.

Sur la base de ces travaux, une action interministérielle importante a alors été menée, notamment avec le ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie. Ce travail a permis la mise au point d'un plan de mobilisation et de développement du secteur du transport routier de marchandises.

L'objectif de ce plan, de portée très structurelle, est d'accompagner les efforts des entreprises de transport pour qu'elles retrouvent les moyens de leur développement sur le marché européen, avec une volonté forte de promotion de l'emploi et de cohésion sociale.

Ce plan comporte trois volets : un volet social, un volet fiscal et un volet sur le renforcement de la lutte contre les pratiques illégales. Les trois volets de ce plan s'inscrivent dans un cadre européen et dans le respect des textes européens.

1. Sur le volet social tout d'abord

Le gouvernement doit transposer dans un délai très court deux directives sur le temps de travail très importantes pour l'ensemble de la profession.

Sur la base des propositions de M. DOBIAS, le scénario retenu par le gouvernement est celui qui présente le meilleur équilibre entre :

- la recherche d'une plus grande compétitivité des entreprises d'une part,
- et les garanties indispensables devront être apportées en terme de sécurité routière et de condition de travail des salariés d'autre part.

Ce scénario s'organise autour de trois principes :

- maintenir les durées légales de temps de service fixées par le décret du 25 avril 2002 ;
- fixer les durées de temps de service maximales sur une semaine isolée d'une part et en moyenne sur une période de trois mois d'autre part,
- définir une période de référence de trois mois pour le calcul des heures supplémentaires et des repos compensateurs, avec possibilité de choisir une période de référence de quatre mois par accord de branche ou d'entreprise.

S'agissant des temps de travail, cette transposition sera aussi l'occasion de simplifier pour ce secteur la réglementation des repos compensateurs, comme l'ont souhaité aussi bien les organisations syndicales que les organisations professionnelles dans le cadre de la concertation.

S'inscrivant dans une logique «gagnant-gagnant», le gouvernement souhaite que ce dispositif soit précédé d'une négociation collective de branche portant, conformément aux propositions de M. DOBIAS, sur une garantie de rémunération mensuelle conventionnelle.

Pour conclure sur ce premier volet d'importance, le volet social, je souhaite que les conditions du dialogue social soient améliorées et facilitées en particulier au sein des petites et moyennes entreprises.

Le but est en effet de permettre aux représentants des salariés de ces entreprises d'être mieux représentés (au travers d'accords de branche notamment pour pouvoir négocier des accords dans les petites entreprises), et de bénéficier de moyens supplémentaires leur permettant une participation plus active aux instances de la branche mais aussi aux instances de concertation du secteur.

Sur ce dernier point, les modalités pratiques de mise en œuvre sont en cours d'examen -il s'agira par exemple de prendre en charge des dépenses telles que des frais de déplacement pour ces réunions- mais des moyens conséquents seront consacrés à cette amélioration du dialogue sociale.

2. Sur le volet fiscal ensuite

Le transport routier est soumis à une fiscalité spécifique, notamment la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP) qui représente près de 12% de la structure des coûts du transport.

Les mesures fiscales de ce plan de mobilisation et de développement ont pour objectif de donner à la profession une lisibilité à moyen terme en pérennisant le régime du gazole professionnel.

Le gouvernement a décidé que le montant de la TIPP appliquée au gazole professionnel sera stabilisé dès janvier 2005 et pendant 3 ans au taux de 39,19 centimes par litre, c'est-à-dire au taux minimum imposé par la directive sur la taxation de l'énergie du 27 octobre 2003.

Je rappelle à ce propos que la directive sur l'énergie, adoptée l'an dernier, est un texte essentiel pour le transport routier car il consacre le principe d'un gazole professionnel et prévoit un rapprochement progressif des taux de taxation afin de réduire les distorsions de concurrence en Europe. C'est grâce à l'engagement et à la détermination de l'ensemble du gouvernement français que cette directive a pu être adoptée.

Toujours sur la TIPP, le système de remboursement partiel dont la profession bénéficie déjà sera simplifié et considérablement amélioré :

- dès janvier 2005 le plafonnement actuel de 20.000 litres par semestre et par véhicule sera supprimé,
- le délai de remboursement -actuellement de l'ordre de 3 mois- sera réduit d'un mois en 2005 avec un objectif de réduction d'un mois supplémentaire par la suite.

Dès 2005 encore, des travaux seront lancés pour étudier la faisabilité et les conditions de mise en place, à moyen terme, d'un réseau spécifique de distribution du gazole professionnel.

Le volet fiscal du plan du gouvernement comporte un second enjeu d'importance : la taxe professionnelle.

Depuis 1998, le montant du dégrèvement spécifique de 122 € accordé aux transporteurs routiers est resté inchangé, il était nécessaire aujourd'hui de l'augmenter pour renforcer la compétitivité du pavillon français et c'est ce que le gouvernement a décidé. Le montant de ce dégrèvement spécifique sera doublé et passera à 244 € en janvier 2005. Son champ sera de plus élargi pour être harmonisé avec le seuil du gazole professionnel : ainsi, tous les poids lourds supérieurs à 7,5 tonnes et non plus à 16 tonnes comme actuellement bénéficieront de cette mesure.

Par ailleurs, le secteur bénéficiera de l'allègement de la taxe professionnelle décidée par le Président de la République au titre des investissements réalisés jusqu'au 1^{er} juin 2005, et dans le cadre prévu à cet effet. Ceci contribuera à libérer la capacité d'investissement des entreprises.

Enfin, l'ensemble du secteur sera bien intégré aux mesures en faveur de l'allègement de la Taxe Professionnelle que la commission Fouquet sera amenée à proposer au gouvernement au sujet de la modification profonde de cet impôt.

3. Troisième volet du plan du gouvernement : le renforcement de la lutte contre les pratiques illégales

Notre pays, qui est un pays de transit, est soumis à un trafic important de poids lourds étrangers. Ce trafic doit s'exercer dans le plein respect de la réglementation applicable au secteur afin de garantir des conditions de concurrence équitables et un haut niveau de sécurité routière.

De ce point de vue, il faut constater que notre pays est soumis à trop de pratiques de cabotage irrégulier ou sauvage. La profession m'a alerté à plusieurs reprises sur de telles pratiques.

Le règlement européen prévoit que le cabotage doit avoir un caractère temporaire mais n'en donne aucun élément d'appréciation. J'ai vu le savez personnellement rencontré Mme de PALACIO le 24 mai dernier pour l'alerter sur le sujet.

Face à cette situation et pour rétablir une concurrence plus équitable, le gouvernement français a décidé d'encadrer très précisément la durée du cabotage réalisé sur notre territoire : cette durée sera au maximum de 10 jours consécutifs et au maximum de 15 jours sur une période de 60 jours.

Je viens de signer avec François GOULARD le décret définissant cet encadrement.

De plus, pour mettre fin aux pratiques de cabotage contraires aux règles européennes, les véhicules des entreprises qui font du cabotage alors qu'elles n'y sont pas autorisées seront désormais passibles d'une sanction d'immobilisation.

Cette sanction d'immobilisation sera également applicable en cas d'exercice illégal de la profession.

Plus globalement, et comme je l'avais évoqué le 8 avril dernier devant la profession, une série de mesures ont effectivement été arrêtées afin de renforcer l'efficacité des contrôles :

- les contrôleurs des transports terrestres auront des moyens d'action plus performants : renforcement des effectifs, capacité d'intercepter les véhicules lors des contrôles sur route, mission de police judiciaire, paiement des amendes et des consignations rendu possible par carte bancaire,
- un plan pluriannuel d'aménagement et de sécurisation des aires de contrôle sera établi,
- un réseau de stations de mesure automatique et en pleine voie du poids et de la vitesse des poids lourds sera mis en place. Ce dispositif expérimental existe déjà dans l'Est de la France sur 2 stations et démontre son efficacité ; ces stations seront donc déployées dans le cadre d'un programme pluriannuel avec les 10 premières en 2005.

Enfin, pour favoriser la transparence et la pleine responsabilité des acteurs, les listes des entreprises de transport inscrites au registre viennent d'être rendues d'accès public et mises en ligne sur Internet ; vous pouvez voir un exemple de cette mise en ligne.

J'ai également évoqué ce matin en Conseil des ministres le sujet d'actualité de la hausse du gazole qui affecte fortement le secteur du transport routier.

Ce sujet doit être évoqué prochainement au niveau européen et j'ai demandé au Ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie de demander lors des prochains Conseils EcoFin que l'Europe reprenne ses discussions sur la mise en place d'un gazole professionnel harmonisé en Europe. Seule une harmonisation des taux de taxation des carburants à usage professionnel peut neutraliser les distorsions de concurrence entre transporteurs européens en matière fiscale.

Par ailleurs, il faut que les transporteurs puissent répercuter les hausses de gazole dans leurs contrats. Le gouvernement va améliorer dans ce sens la rédaction des clauses des contrats-types qui doivent encore mieux traiter de cette question.

La création d'un indice spécifique de suivi du prix du gazole permettra aux transporteurs routiers de disposer d'une référence incontestable dans les relations avec leurs clients. Je vais donc demander au Comité National Routier de mettre cet indice en chantier très rapidement.

Je souhaite également lancer l'initiative d'une table-ronde entre chargeurs et transporteurs pour qu'ils définissent les conditions de cette répercussion des hausses. Le gouvernement demandera également à la Commission européenne d'accélérer ses travaux sur l'harmonisation des clauses minimales sur la répartition des charges dans les contrats de transport qui prévoient notamment une clause de révision des tarifs en cas d'augmentation brutale des prix des carburants.

En conclusion, je rappellerai que la finalité de ce plan de mobilisation et de développement est bien de redonner tout le dynamisme nécessaire au transport routier de marchandises. Toutes les mesures que je viens de vous présenter bénéficient donc à l'emploi et à l'ensemble du secteur qui rassemble 330.000 personnes.