



**16 MESURES URGENTES  
POUR SAUVER  
LE PAVILLON ROUTIER FRANÇAIS**

## Réformer les normes sociales

- 1. Mettre en place un cadre législatif sécurisé reconnaissant le statut de salarié à distance à l'occasion de la transposition en droit français de la directive européenne relative au temps de travail des conducteurs.**

Le rythme et l'intensité avec lesquels se sont succédées les étapes du progrès social en France depuis bientôt dix ans ont eu pour effet de peser lourdement sur la compétitivité des entreprises françaises de transport routier de marchandises.

Un remaniement en profondeur de la réglementation nationale est de nature à redonner aux entreprises une productivité et une souplesse sans entraîner de recul social.

La directive européenne du 11 mars 2002 sur le temps de travail des personnels mobiles harmonise plus particulièrement la définition du temps de travail et les durées maximales de travail autorisées.

La transposition de cette directive en droit français doit être réalisée sans tarder.

## Réformer les normes sociales

### **2. Adapter la réglementation sociale aux contraintes spécifiques et à l'organisation du travail.**

La transposition de la directive européenne du 11 mars 2002 sur le temps de travail des personnels mobiles n'a d'intérêt qu'à la condition de pouvoir être sur un plan économique pleinement applicable par les entreprises françaises de transport.

Cette transposition doit donc s'intégrer dans une démarche globale d'adaptation de la réglementation de la durée du travail dans le secteur des transports routiers et plus particulièrement celle relative aux heures supplémentaires et aux repos compensateurs dont il convient d'assouplir le régime.



## Réformer les normes sociales

### **3. Recentrer le dialogue social au niveau de l'entreprise.**

Le transport routier de marchandises recouvre de nombreuses diversités qui sont incompatibles avec l'adoption de toute nouvelle mesure sociale législative, réglementaire ou conventionnelle génératrice d'un alourdissement des charges de l'ensemble des entreprises françaises de transport routier de marchandises.

Refuser toute nouvelle contrainte sociale de portée générale ne doit pas pour autant interdire tout progrès social dans les entreprises auxquelles il faut attribuer de nouvelles capacités de négociations sociales.

Il faut réactiver par voie législative le principe du mandatement syndical de façon à en permettre la mise en œuvre directe dans les entreprises de transport.

## Réformer les normes sociales

### 4. Favoriser l'expérimentation dans un cadre décentralisé.

Le système rigide que l'on s'obstine à perpétuer n'est plus en phase avec les pratiques et les attentes des entreprises. Le déferlement de textes législatifs et réglementaires rend quasiment impossible leur application et handicape fortement les professionnels français. Il faut adapter l'application des textes à la vie des entreprises en favorisant les expérimentations régionales et locales dans un cadre sécurisé. Ces expérimentations devront permettre de faciliter la gestion du personnel et d'accroître la souplesse nécessaire au fonctionnement des activités de service.

## Réformer la fiscalité des entreprises et ne pas l'accroître

### **5. Etablir un bilan fiscal du transport routier.**

Les niveaux élevés de la fiscalité générale (impôts sur les sociétés, impôts sur les plus values, taxe professionnelle) et de la fiscalité spécifique (TIPP, taxe à l'essieu, vignette, péages) et leur assiette pèsent lourdement sur la compétitivité des entreprises françaises de transport routier de marchandises.

Au regard de l'augmentation constante du trafic de poids lourds étrangers en France (en cinq ans le trafic de poids lourds étrangers a augmenté deux fois plus vite que le trafic poids lourds français) il convient de ré-articuler fiscalité territoriale (spécifique) et fiscalité assise sur la nationalité (générale) et de répartir plus équitablement entre les entreprises de transport françaises et étrangères les recettes fiscales françaises.

Il faut donc préalablement procéder à un bilan de la fiscalité qui pèse sur les entreprises françaises de transport et ne pas accroître la pression fiscale tant que ce bilan n'est pas réalisé.

## Réformer la fiscalité des entreprises et ne pas l'accroître

### 6. Créer un compte routier pour les infrastructures.

Par leurs contributions (TIPP et péages), les entreprises françaises de transport routier contribuent déjà à un niveau élevé aux infrastructures. Alors que le principe « usager-payeur » est en train de devenir un élément central de la politique des transports, les indicateurs économiques fiables décrivant les montants des différentes impositions imputables au seul transport routier de marchandises font défaut.

À l'instar d'autres pays européens, l'instauration d'un compte routier permettrait d'indiquer en toute transparence la nature et les niveaux des recettes et des charges liées aux infrastructures routières. Grâce à cet outil budgétaire, la lisibilité de la comptabilité publique serait améliorée et le produit de certaines taxes supportées par le transport routier pourrait être affecté au développement de nouvelles infrastructures.

## Réformer la fiscalité des entreprises et ne pas l'accroître

### 7. Mettre en place un gazole professionnel.

Deuxième poste de charges après le social, le carburant - et la fiscalité qui le grève – est un élément clé de la compétitivité des entreprises de transport routier. Afin d'atténuer les effets du plan de rattrapage de la fiscalité du gazole par rapport à l'essence sur la compétitivité des entreprises de transport routier, la loi de finances pour 1999 a institué, via un remboursement partiel de la TIPP, un mécanisme de découplage de la fiscalité du gazole en faveur d'un usage professionnel.

Le relèvement du montant du remboursement obtenu en septembre 2000 a conforté ce découplage et a permis aux entreprises françaises de transport de se rapprocher du niveau moyen de la fiscalité du gazole en Europe.

Le niveau du remboursement en vigueur de mars 2003 à décembre 2004 inférieur de moitié à celui qui le précédait a pour effet de placer de nouveau le taux de TIPP français au-dessus de la moyenne européenne. Dans un climat économique dégradé et afin de préserver la compétitivité des entreprises françaises, il est impératif de compenser par d'autres réductions de la fiscalité (taxe professionnelle,...) l'écart de remboursement par rapport à l'année 2002. Il faut par ailleurs pérenniser le découplage de la fiscalité du gazole de façon à maîtriser le niveau de la TIPP acquittée par les entreprises de transport routier.

L'instauration d'un véritable gazole professionnel européen, sur la base de la proposition du 24 juillet 2002 de la Commission européenne est aujourd'hui une urgence.

## Préserver et accroître la sécurité routière

### **8. Exiger une formation minimale des conducteurs étrangers sur le territoire français.**

La France et les Pays-Bas sont les seuls pays de l'Union européenne à avoir conditionné l'exercice du métier de conducteur routier à des formations obligatoires complémentaires à la possession du seul permis de conduire. A l'aube de l'élargissement de l'Union européenne qui va accélérer les échanges, le transit routier effectué sur le territoire national par des conducteurs routiers étrangers ne répondant pas aux mêmes exigences de formation à la sécurité va s'accroître.

Il est urgent de soumettre tout conducteur de poids lourds circulant sur le territoire français à une formation professionnelle minimale, gage de sécurité.

## Préserver et accroître la sécurité routière

### **9. Exiger le même niveau de sécurité pour tous les pavillons routiers.**

Une part importante de l'avantage concurrentiel dont bénéficient les entreprises étrangères de transport routier provient du non respect des règles élémentaires sociales et de sécurité que les conditions de contrôle et de sanctions actuelles sont incapables de combattre efficacement.

Les montants des consignations demandées aux entreprises de transport étrangères en infraction sur le territoire national peuvent être jusqu'à 6 fois moins élevés que les peines d'amende maximales auxquelles s'expose une entreprise française. Ce régime peu dissuasif pour les entreprises étrangères, crée des distorsions de concurrence préjudiciables aux entreprises françaises et entretient en terme de sécurité routière un régime à deux vitesses peu compatible avec les objectifs affichés du gouvernement.

La solution est de rapprocher les montants des consignations des peines d'amende auxquelles s'exposent les entreprises françaises de transport.



## Préserver et accroître la sécurité routière

### 10. Créer une agence européenne de la sécurité routière.

A l'instar de la sécurité maritime ou aérienne, la sécurité routière a une dimension européenne. Cette agence devra mettre en place une politique commune dans le domaine de la sécurité routière et contrôler sa mise en oeuvre. Elle sera ainsi garante du développement d'un niveau optimal de sécurité de tous les pays européens particulièrement pour les transports routiers.

## Pour que la France ne reste pas au bord de la route de l'Europe

### **11. Réaliser un bilan comparatif des politiques de transport appliquées en France et dans les autres pays européens.**

L'Europe des transports est encore une ébauche. 46 ans après la signature du traité de Rome, il n'existe toujours pas de véritable marché européen du transport routier où pourraient évoluer dans une saine concurrence des opérateurs soumis à des règles uniformes.

Il faut réaliser un bilan objectif des conditions à la fois réglementaires mais aussi économiques qui sont appliquées aux entreprises de transport en France et dans les autres Etats de l'Union européenne.

Il faut en principe lutter à armes égales et tendre à ce que l'on continue d'appeler l'égalité de traitement. D'ores et déjà, pour les points qui touchent les paramètres les plus importants du coût de revient des transports (social, fiscal), on constate une véritable inégalité entre les entreprises des Etats membres.

Un bilan simple et clair s'avère donc indispensable pour que les politiques des transports soient identifiées et s'intègrent dans un projet unitaire visant à satisfaire les principaux objectifs (économique, environnement, sécurité, productivité) mais que les moyens à mettre en œuvre soient de nature à ne pas altérer un climat économique concurrentiel, basé sur le principe de l'égalité de traitement à la fois entre opérateurs et les différents modes de transport.

## Pour que la France ne reste pas au bord de la route de l'Europe

### **12 Imposer l'application des textes réglementaires sur tout le territoire européen et dès aujourd'hui sur le territoire français.**

L'intégration de dix nouveaux pays dans l'Union européenne est de nature à entraîner à court terme une situation de crise aggravée. Face à cette situation d'urgence il convient de faire en sorte d'appliquer, de contrôler et de sanctionner de façon uniforme et dans les 15 Etats-membres, la réglementation qui existe déjà.

Il ne faut pas « plus d'Europe » mais il faut « mieux d'Europe ». L'Europe des transports est un enjeu économique stratégique que les instances européennes ont trop souvent négligé. Il faut que les textes européens (règlements ou directives) soient mieux élaborés et prévoient de véritables modalités d'application et, si possible, une uniformité de contrôles voire de sanctions.

Le marché des transports est avant tout européen et c'est à cette dimension qu'il faut s'adapter. Il devient indispensable d'éviter l'accumulation des entraves administratives nationales, voire régionales, qui ne servent qu'à favoriser les comportements infractionnistes. Pour le transport routier, il faut une Europe forte de réglementations claires, applicables et contrôlables par tous.

## Pour que la France ne reste pas au bord de la route de l'Europe

### 13. Relever le Poids Total Roulant Autorisé à 44 tonnes

Alors que les longueurs et les largeurs des véhicules de transport routier sont harmonisées depuis 1996 dans l'espace économique européen, la fixation du poids maximal autorisé (PMA) demeure de la seule compétence des Etats membres. Cette situation a pour conséquence de faire naître des distorsions de concurrence.

Alors que la France limite le PMA à 40 tonnes, plusieurs pays limitrophes (Belgique, Italie, Luxembourg, Royaume-Uni) ont adopté la norme du 44 tonnes. De plus, d'autres pays (Danemark, Finlande, Pays-Bas, Suède) autorisent des poids encore supérieurs. Dans un marché ouvert, ces disparités de productivité (10 à 20%) des véhicules sont pénalisantes pour les entreprises françaises.

Il est urgent de relever le PMA à 44 tonnes, ce qui contribuera à optimiser les chargements et à réduire ainsi le nombre des véhicules circulant sur les routes.

## L'élargissement européen, un big bang pour le transport routier

### **14. Réaliser au plan français un suivi permanent des conséquences de l'élargissement de l'Union européenne.**

Les conséquences de l'élargissement sur le transport routier n'ont pas été évaluées par les pouvoirs publics. Il faut mettre en place des outils statistiques spécifiques qui pallieront l'absence de données émanant de l'Administration française et de la Commission européenne. Nous demandons la réalisation d'un bilan précis des conséquences de l'élargissement par l'Union européenne et par le Gouvernement français avant l'ouverture du cabotage aux pays entrants.

## L'élargissement européen, un big bang pour le transport routier

### **15. Garantir le respect de l'acquis communautaire avant l'ouverture du marché intérieur français (cabotage) aux nouveaux entrants**

La reprise de l'acquis communautaire pour les pays candidats est une des conditions à leur entrée dans l'Union européenne. Le défaut d'harmonisation au sein de l'Europe des quinze suscite de nombreuses interrogations sur l'efficacité réelle de cet acquis. L'ouverture des marchés nationaux (cabotage) sera conditionnée par les conclusions de cet audit. Pour les pays qui ne seront pas en capacité de reprendre l'acquis communautaire dans les délais prévus, un moratoire devra être envisagé.

Il faut donc tenir compte des réalités économiques des pays candidats et veiller à ce que le différentiel social qui existe n'accroisse pas encore la concurrence qui s'exerce déjà entre les transporteurs des quinze et les entreprises des 10 nouveaux pays entrants.

Il faut donc créer un observatoire indépendant qui veillera à la bonne application de cet acquis et à son contrôle. Cet observatoire devra réaliser un audit définissant les points précis où les écarts sont trop importants.

L'expertise de cet observatoire sera notamment utile pour définir avec précision le moment où il sera possible d'envisager d'ouvrir le cabotage et sous quelle forme.

## L'élargissement européen, un big bang pour le transport routier

### 16. Faire jouer les clauses de sauvegarde

Pour éviter ce scénario catastrophe, il est temps de réagir et il faut envisager si besoin de faire jouer les clauses de sauvegarde qui existent dans les textes communautaires. Certaines de ces dispositions intégrées au traité d'adhésion sont bien réelles. Cela prouve que les rédacteurs européens étaient prêts à envisager le pire. Le règlement concernant le cabotage pourrait donc être amené à avoir une application différée pour cause de perturbation du marché.