

Congrès de la FNTR

INTERVENTION D'ALAIN VIDALIES, SECRETAIRE D'ETAT AUX TRANSPORTS, A LA MER ET A LA PECHE

Jeudi 17 novembre 2016

Beffroi de Montrouge

SEUL LE PRONONCE FAIT FOI

Mesdames et Messieurs,

C'est pour moi un réel plaisir d'être présent à vos côtés pour la clôture du soixante-et-onzième congrès de la FNTR. Je sais que c'est un temps d'échanges important pour vous avec vos adhérents et l'ensemble des parties prenantes.

Comme vous le rappeliez Monsieur le Président, l'antériorité et le nombre d'entreprises représentées par votre organisation, font de la FNTR un acteur incontournable du secteur des transports routiers.

Je viens devant vous aujourd'hui pour vous réaffirmer mon attachement au secteur des transports routiers. Bien conscient des difficultés auxquelles est soumis votre secteur, je n'ai eu de cesse depuis deux ans de m'engager à vos côtés pour défendre le pavillon français soumis à rude concurrence, concurrence biaisée par le dumping social.

La lutte contre le dumping social est une des actions prioritaires du gouvernement. C'est un enjeu essentiel pour vos entreprises, et au-delà pour l'ensemble de notre économie, qui rend nécessaire une politique ambitieuse tant au plan national que sur la scène européenne.

C'est pourquoi j'ai initié une démarche qui s'est traduite par un courrier cosigné avec sept ministres des transports européens à Mme BULC, commissaire aux transports à la Commission Européenne, le 27 septembre dernier. Il traduisait la volonté commune de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Belgique, du Danemark, de la France, de l'Italie, du Luxembourg et de la Norvège, de défendre une certaine idée de l'Europe.

SEUL LE PRONONCE FAIT FOI

C'est grâce à la mobilisation française et avec nos amis allemands que ce courrier a pu voir le jour. L'Union européenne ne doit pas être un « far west » de la libre concurrence gouverné par la seule volonté du plus grand profit. Notre Europe, c'est celle d'une Union qui soit aussi une communauté de valeurs accordant la même importance aux droits sociaux qu'à la liberté de prestation et de circulation.

C'est pourquoi le marché doit être régulé. Le respect des règles en vigueur et de leur philosophie est notre priorité. C'est par le respect de ces règles et de la philosophie fondatrice de l'Union européenne que nous pourrions combiner fonctionnement harmonieux du marché, concurrence loyale et respect des droits des travailleurs.

Certes la libre circulation des travailleurs et la libre prestation de services font partie des acquis de la construction européenne qui doivent être préservés. Mais elles doivent s'effectuer dans le respect d'une concurrence équilibrée et loyale. C'est pourquoi le Gouvernement a renforcé le dispositif national de lutte contre la concurrence déloyale dans les transports terrestres comme en témoignent les dispositions du décret du 8 avril dernier. Ce texte adapte aux entreprises du secteur les formalités liées au détachement prévues par le code du travail. Ce décret contribue à rééquilibrer pour ce secteur les différences fiscales et sociales entre les Etats membres qui minent le marché intérieur.

Il s'inscrit pleinement dans le cadre des directives européennes relatives au détachement qui sont les clés de l'application dans tous les secteurs du principe « à travail égal sur un même territoire, salaire égal » défendu par le Président de la Commission Jean-Claude Juncker.

En prévoyant des formalités déclaratives spécifiques aux transports, comme l'obligation de détenir à bord du véhicule une attestation de détachement, la nouvelle réglementation permet de donner des outils de contrôle et facilite l'application effective du droit du détachement, alors que celui-ci était jusqu'à présent, largement, pour ne pas dire complètement, ignoré des entreprises de transport terrestre.

Pour ce décret, la France a été mise en cause par la Commission, en même temps que l'Allemagne, qui a décidé une législation sur le salaire minimum, au motif que nous serions allés trop loin. Je suis convaincu que ce n'est pas le cas et je m'étonne au contraire que la Commission ne mette pas en cause tous les Etats qui ne font rien en la matière. Il ne s'agit pas, comme on a pu le dire, d'opposer les droits sociaux aux principes de liberté de circulation ou de prestation de services qui fondent l'Union européenne. En réalité, les uns ne vont pas sans les autres, et notre réglementation permet de rétablir le nécessaire équilibre entre des règles européennes d'égale valeur.

C'est très exactement la même volonté qui anime le Gouvernement lorsqu'il participe aux travaux en cours sur la révision de la directive de 1996 sur le détachement de travailleurs. Pour lutter contre les détournements du dispositif, il est nécessaire de revenir à l'esprit initial du détachement, qui est de permettre à un salarié d'accomplir

une mission temporaire, tout en conservant un lien avec son employeur. Il est également nécessaire de clarifier et d'harmoniser la notion de salaire minimum pour mieux asseoir le principe que j'ai déjà évoqué « à travail égal salaire égal dans un même endroit ». Les salariés des sous-traitants et les travailleurs intérimaires, souvent employés dans des montages associant des entreprises de plusieurs Etats, doivent également bénéficier d'une plus grande protection.

Et je vous confirme que nous sommes opposés, la France et l'Allemagne, avec mon homologue le Ministre Dobrindt, à toute initiative routière européenne nouvelle en matière de libéralisation tant que des mesures préalables de lutte contre le dumping social dans le secteur ne sont pas mises en œuvre. C'est le message que la France et l'Allemagne porteront en commun lors du prochain Conseil des ministres des Transports le 1^{er} décembre à Bruxelles.

Les mesures relatives au détachement des conducteurs entrées en vigueur au 1^{er} juillet imposent également un contrôle renforcé pour vérifier leur bonne application.

Le maintien des effectifs de contrôleurs des transports terrestres dans un contexte général de contrainte de la dépense publique est une de mes priorités. Une intensification des contrôles a été enregistrée sur le terrain. Ceux-ci ont permis, par exemple, de constater et sanctionner en moyenne plus de 8 000 situations de non-respect des règles relatives aux temps de repos chaque année. Et des situations de cabotage irrégulier sont relevées sur près de 10 % des véhicules contrôlés.

Je me suis personnellement rendu sur un contrôle routier à Orléans. Sur la fraude au tachygraphe, j'ai pu constater de visu en bord de route l'ampleur des différents systèmes de fraudes mis en œuvre par certains transporteurs peu scrupuleux au mépris des règles établies, et des dangers qu'ils font courir à leurs conducteurs et à l'ensemble des usagers de la route. Aussi, ai-je de nouveau alerté Violeta Bulc, Commissaire européenne aux transports, sur ce constat alarmant et préoccupant, qui renforce le dumping social et l'insécurité routière sur les infrastructures européennes. J'ai d'ailleurs demandé un point spécifique à l'ordre du jour du Conseil des ministres des Transport du 1^{er} décembre, pour alerter de ce fléau une nouvelle fois la Commission Européenne et les Etats membres.

Comme vous l'avez évoqué, Monsieur le Président, la France a adhéré le 5 octobre dernier au protocole additionnel à la convention relative à la lettre de voiture CMR électronique qui contribuera aussi à faciliter les contrôles. Ce protocole, adopté en 2008 par la Commission Économique des Nations-Unies, reconnaît la validité des lettres de voiture électroniques ainsi que de tout document dématérialisé s'apparentant à une instruction, un ordre ou une réserve, dans le cadre

de l'exécution d'un contrat de transport. Cette adhésion va au-delà des dispositions adoptées en 2010 au niveau national qui n'admettaient la dématérialisation que des seules lettres de voiture et des états récapitulatifs.

Rentrant en application début janvier 2017, soit 90 jours après son annonce auprès du secrétariat général des Nations-Unies, cette adhésion constitue un signal fort pour les entreprises du transport routier. Elle matérialise l'engagement de l'État à encourager les initiatives visant à fluidifier la chaîne logistique, permettant ainsi aux entreprises nationales de gagner en compétitivité.

Vous évoquiez votre volonté d'expérimenter ce dispositif avec certains de nos voisins européens, les services du ministère vous apporteront bien entendu tout leur soutien pour la mise en œuvre de cette expérimentation.

Vous le savez la France défend activement à Bruxelles l'idée du renforcement de la coordination européenne pour garantir une application plus harmonisée des règles par les Etats-membres. En pratique, la seule manière de s'assurer de la bonne mise en œuvre des règles connues de tous, par les Etats membres, c'est de créer **une structure supranationale de soutien et de contrôle**. Je suis donc convaincu de l'intérêt d'une **Agence européenne** pour le transport routier qui est la seule réponse possible et efficace. Il est étonnant que ce mode de transport, bien que prépondérant, ne soit pas encore couvert par une agence communautaire, comme les autres modes, pour veiller au bon fonctionnement du marché intérieur en la matière. Cette idée que je porte reçoit de plus en plus de soutiens. Pour preuve, le Parlement européen a voté en séance plénière, le 14 septembre dernier, un rapport sur le dumping social dans l'Union Européenne qui évoque cette idée. Mais pour qu'elle aboutisse, nous devons la défendre tous ensemble. Et je sais que je peux compter sur vous pour agir en ce sens auprès de vos partenaires européens et des institutions européennes.

Vous le rappelez, Monsieur le Président, le secteur des transports dans son ensemble connaît, des transitions, des évolutions voir des révolutions depuis quelques années et pour les décennies à venir.

Il s'agit tout d'abord de répondre aux enjeux de la **transition énergétique**. Le transport routier s'est déjà engagé dans plusieurs actions visant à réduire tant les émissions polluantes des véhicules, je pense aux normes Euro, que les émissions de gaz à effet de serre. En témoigne l'adhésion de nombre d'entreprises de Transport routier de marchandises et de voyageurs à la démarche « Objectif CO2, les transporteurs s'engagent ». Cette charte d'engagement volontaire permet aux transporteurs de réduire leur consommation de carburant et par conséquent leurs émissions de gaz à effet de serre.

Par ailleurs, la promotion d'énergies alternatives constitue un axe fort de la politique gouvernementale. Il convient dans ce domaine de faire preuve de pragmatisme. Telle est bien la volonté du Gouvernement. Ainsi, l'État a mis en place jusqu'à fin

2017 un dispositif d'aide à l'acquisition de véhicules lourds fonctionnant au gaz via une mesure de suramortissement.

Mais bien évidemment le développement d'énergies alternatives et notamment du gaz naturel pour véhicules est conditionné au déploiement d'une infrastructure de distribution. A ce titre, la France, conformément à la directive européenne du 22 octobre 2014, s'apprête à présenter à l'Union européenne un cadre d'action national relatif aux infrastructures pour carburants alternatifs, présentant notamment les objectifs nationaux en matière de points de ravitaillement en gaz naturel.

Un appel à projets a aussi été lancé dans le cadre du programme d'investissements d'avenir. Il vise à faire émerger des offres innovantes de mobilité GNV permettant à des groupes d'acteurs (énergéticiens, logisticiens, transporteurs...) de déployer simultanément sur des territoires des stations GNV et des flottes de véhicules s'y avitaillant. Je serai vigilant à ce que ses conditions d'éligibilité ne soient pas un frein à la réalisation de projets que vous pourriez porter.

Le transport routier de marchandises ne restera pas à l'écart de la vague du véhicule autonome et connecté. Associées aux autres types de transformations que la digitalisation apporte à ce secteur, du traçage des marchandises à la mutualisation généralisée et à l'optimisation des routages, ces technologies sont susceptibles de créer de véritables bouleversements dans l'économie du fret, voire d'ouvrir un nouvel âge d'or de la logistique, avec un impact écologique très significativement abaissé.

Dans le cadre de la Nouvelle France Industrielle, une structure de coordination des travaux portant sur le poids lourd autonome a ainsi été constituée cet été. Les services du Ministère ont engagé une collaboration avec les porteurs de cette initiative soutenue par la Direction générale des entreprises du Ministère de l'Economie et des Finances.

Je n'oublie pas non plus les enjeux liés à la logistique. Comme vous le savez, j'ai souhaité mener une réflexion stratégique dans ce domaine, déclinée dans la stratégie nationale **France Logistique 2025**. L'État n'a nullement vocation à se substituer aux acteurs économiques, mais au vu des enjeux pour l'économie, l'emploi et la formation, le Gouvernement a fixé des ambitions dans France Logistique 2025 à l'issue d'un travail préparatoire auquel les acteurs professionnels ont largement contribué.

Le plan d'actions de l'Etat, validé en Conseil des ministres du 24 mars dernier, prévoyait notamment la création d'un comité de filière de la logistique et la mise en place d'une instance de concertation. Je souhaite que la première réunion de cette instance se tienne début 2017. Elle sera l'occasion de faire un point d'avancement sur les actions menées par l'ensemble des acteurs.

Je souhaiterais, avant de conclure Monsieur le Président, vous **apporter quelques éléments de réponses sur l'écotaxe poids lourds et le congé de fin d'activité.**

En ce qui concerne **l'écotaxe poids lourds**, je sais qu'une procédure récente devant le Conseil d'Etat, dont la presse s'est fait l'écho en début de semaine, a généré des inquiétudes au sein de votre profession.

Sur le plan purement formel, l'existence de l'écotaxe est restée inscrite dans le code des Douanes. Une association a imaginé exploiter ce maintien apparent pour ouvrir la procédure que j'évoquais devant le Conseil d'Etat, tendant à obliger le gouvernement à prendre les décrets d'application. Pour mettre fin définitivement à cette situation, y compris sur le plan formel, un amendement au Projet de loi de finances 2017, soutenu par le gouvernement, fera purement et simplement disparaître l'existence législative de l'écotaxe.

Monsieur le Président, **je sais que le congé de fin d'activité dans le transport routier**, et les conséquences des contrôles des URSSAF dans les entreprises de transport routier interpelle l'ensemble de la profession, tant au niveau des organisations professionnelles que des organisations syndicales. Ces contrôles ont conduit à des demandes de redressement par l'application de la « taxe Fillon », pour des montants élevés dans les entreprises où des conducteurs étaient partis en CFA lors des trois années précédant le contrôle.

Pourtant, l'accord cadre du 20 avril dernier sur le nouveau modèle de protection sociale des salariés de la branche, signé par la FNTR, prévoit explicitement qu'il sera suivi d'une deuxième étape de négociation portant, entre autres, sur la modernisation des dispositifs de cessation d'activité.

Dans ce contexte et du fait de cette perspective de réforme, je vous informe que le Gouvernement est favorable à un amendement législatif pour écarter toute taxation du régime pendant l'année 2017, afin de vous laisser le temps, comme vous nous l'avez demandé, de mener ces négociations. L'amendement voté en ce sens par le Sénat doit être sécurisé juridiquement et financièrement. Le gouvernement, dont je vous confirme l'accord de principe, s'y emploiera dans la suite de la procédure parlementaire.

Monsieur le Président, vous avez déjà montré par le passé que vous étiez capables, employeurs et syndicats ensemble, de faire évoluer le CFA pour le sauvegarder. C'est à cette condition que les salariés de la branche, et au-delà d'eux, de tout le secteur économique du transport routier, pourront continuer de bénéficier d'un régime attractif qui réponde aux contraintes et à la pénibilité du métier de conducteur.

Pour conclure, je veux vous remercier pour votre participation à l'ensemble des travaux en cours. Vous êtes pour les pouvoirs publics un interlocuteur précieux et incontournable.

J'en veux pour preuve le travail que nous avons mené conjointement lors de la consultation publique de la Commission européenne sur l'évolution des règlements européens relatifs à l'accès à la profession et au marché de transport routier.

C'est en effet en travaillant ensemble et en défendant une vision commune auprès de nos partenaires européens, de la Commission et des parlementaires européens que nous optimiserons l'influence de la France au service de nos valeurs. C'est nécessaire alors qu'aujourd'hui deux visions de l'Europe s'affrontent.

Je vous remercie de votre attention.